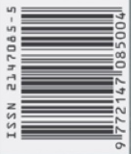
HAZİRAN 2018 10 TL SAYI: 42

OTODERGİ TR

VOLVO XC40







+ SÜRÜŞ İZLENİMİ
OPEL CROSSLAND X
MERCEDES GLC 350 E
BMW i3s
RENAULT SCENIC
MINI COOPER S
FERRARI 488 PISTA
FORT GT



SÜRÜŞ İZLENİMİ
DACIA DUSTER



70 YILLIK SPOR OTOMOBİL DENEYİMİ:
PORSCHE

Uçuş Sanatı

TAV Air'de biz,
işimizin sanat olduğuna inanırız.
Bizimle yapacağınız her yolculukta
bir sanatçı gibi düşünür, bir sanatçı gibi davranırız.
Bazen bir müzisyen, bazen de ressamız.
Tüm hizmetlerimizde mükemmel bir armoni yakalarız.
Gökyüzü tualimizdir, sizin için en özel rengi ararız.
Tutkumuz ve hayalgücümüz kanatlarımızdır.
Herkesin bir uçak gördüğü yerde
biz bir sahne görürüz.
Bu yüzden bizim için her yolculuk bir performans,
uçmaksa başlı başına sanattır.

TAV Air

7/24 UÇUŞ REZERVASYON
+90 530 549 52 32
sales.tavair@tav.aero

T +90 212 463 30 00 (4066)
F +90 212 465 42 67

TAV HAVACILIK A.Ş.
GENEL HAVACILIK TERMİNALİ
BEŞYOL SEFAKÖY / İSTANBUL

SAYI 42 | HAZİRAN 2018

İÇİNDEKİLER


26


16


50


40



ZORLU BİR SENE DAHA...

Bu başlıkta veya buna benzer kaçıncı yazım tam anımsamıyorum. Hemen hemen son 5-6 yıldır her yıla “zorlu bir sene” olarak başlıyoruz. Daha sonra adına filo kiralama dediğimiz sihirli bir el sayesinde yine durumu kurtarıyoruz. Otomotiv sektöründen söz ediyorum. Bu yıla aslında fena başlamamıştık. Ancak başkanlık seçiminin erkene alınması, bir anda Dolar ve Euro’nun inanılmaz yükselişi otomotiv sektörünü fena vurdu. Haziran ayı içinde hangi yönetici ile konuşsak panik halinde döviz ile yatıp-kalktıklarını anlatıyordu. Kurların biranda bu kadar artması ÖTV’deki matrah sistemiyle 100 bin TL’nin altında otomobil bulmak neredeyse imkansızlaştı. Taşıt kredi faizleri de yüzde 1.5 ama her an artması bekleniyor. Bu durumda da otomotiv sektörünü gerçekten zorlu bir altı ay bekliyor. Başkanlık seçimlerinden sonra kur ateşi söner mi daha mı alevlenir kimse kestiremiyor. Kiralama sektöründe de işlerin çok yolunda gittiği söylenemez. Bütün bu olumsuz tabloya rağmen kuyruğu dik tutan; reklam, tanıtım ve diğer etkinlik faaliyetlerine kısık bütçelerle de olsa devam eden marka yöneticilerini kutluyorum. Şartlar ne olursa olsun hayat devam ediyor ve ekonomik istikrar sürmeli diye düşünen yöneticilerin yıl sonunda kazandığını göreceğiz. Kriz anında krizi fırsata çevirmek de pazarlamanın en önemli unsurlarının başında gelmektedir. Temmuz-Ağustos sayısında buluşmak üzere...

Ahmet ÇELİK

OTODERGİ TR

İmtiyaz Sahibi ve Yayın Direktörü:
Ahmet Çelik (sorumlu)

Yazı İşleri
Alev Öner

Reklam Müdürü
Begüm Atik

Görsel Yönetmen
Arzu Kaya

Test Editörü
Buğra Özkan

Çeviri
Kerim Şamlıoğlu

Katkıda Bulunanlar
İlkim Sancaktaroğlu
Birkan Demir Çalışkan
Hüseyin Alsancak
Serkan Şahin
Ali Dinç
Alptekin Işıkalp
Efe Öner

Yönetim Yeri: Kuşdili Cad. Efes Çarşısı No: 12 D: 188 Altıyol / Kadıköy / İSTANBUL

Basıldığı Yer: MATSAŞ
Matsaş Matbaacılık ve Ambalaj San. Tic. A.Ş.
Atalar Mah. Kartopu Sok. No:3/A
Kartal/İstanbul Tel: 0216 306 26 26
Kasım 2017 Sertifika No: 33872

ISSN 2147085-5
Dağıtım: DÜNYA SÜPER DAĞITIM TİC. SAN. A.Ş.

Yayın Türü: Süreli - Aylık
Yazı ve fotoğrafların tüm hakları OTODERGİ TR Dergisine aittir. İzinsiz hiçbir şekilde yazı ve fotoğraflardan alıntı yapılamaz. Yayınlanan ilanların sorumluluğu ilan sahiplerine aittir. OTODERGİ TR basın meslek ilkelerine uymayı taahhüt eder.





VOLVO XC40 HİBRİT MOTORA KAVUŞTU

Volvo'nun crossover segmentindeki temsilcisi XC40'ın T5 Twin Engine motorlu plug-in hibrit versiyonu Pekin Otomobil Fuarı'nda düzenlenen organizasyonla tanıtıldı.

Yeni otomobiller üretmek yerine ürün gamındaki tüm modelleri elektriklendireceğini açıklayan Volvo, XC40'ın plug-in hibrit versiyonunu tanıttı. Benzinli motoru kullanmadan da ilerleyebilen otomobilin elektrikli menzili ise henüz açıklanmadı. Çinli otomobil üreticisi Geely'nin sedan otomobili Bo Rui GE ile aynı elektrikli üniteyi kullanacak Volvo XC40 hibritin detayları hakkında ise tüm bilgiler verilmedi. Hibrit, Power ve Pure olmak üzere üç ana sürüş modunun bulunacağı otomobilin Pure modunda iken sadece elektrikli motoru kullanması bekleniyor. Individual ve off-road modlarına sahip olacak Volvo XC40 hibrit, hafif arazi yeteneklerine de sahip olacak. Volvo'nun 1.5 litre hacmindeki T3 benzinli motorunu kullanacak otomobilin benzinli motorunun 180 bg, elektrikli motorunun ise 75 bg güç sunacağı tahmin ediliyor. İki motorun toplam performanda ise Volvo XC40 hibritin 250 bg güç, 400 Nm tork üreteceği açıklandı. İsveçli firmanın, önümüzdeki yıl elektrikli bir hatchback üretmesi de bekleniyor.

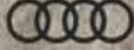


Audi Teknoloji ile bir adım önde

Yeni Audi A6.

Şimdi zaman, sizin zamanınız.

Gelişmiş teknolojileriyle size zaman kazandırmak için yaratılan Yeni Audi A6 ile zaman şimdi sizin kontrolünüzde.



Audi, çok daha fazlası.



Yeni Audi A6 3.0 TDI motor seçeneğinin ortalama CO_2 emisyonu 142-150 g/km, ortalama yakıt tüketimi 5,5-5,8 l/100 km değerleri arasındadır.

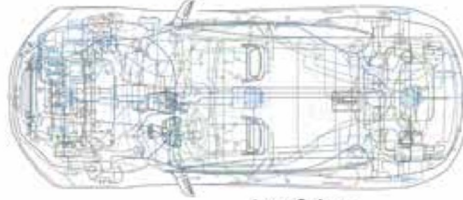
Doğuş Otomotiv | **Trafik Hayattır** Audi info 444 28 34 | audi.com.tr | facebook.com/Auditurkiye

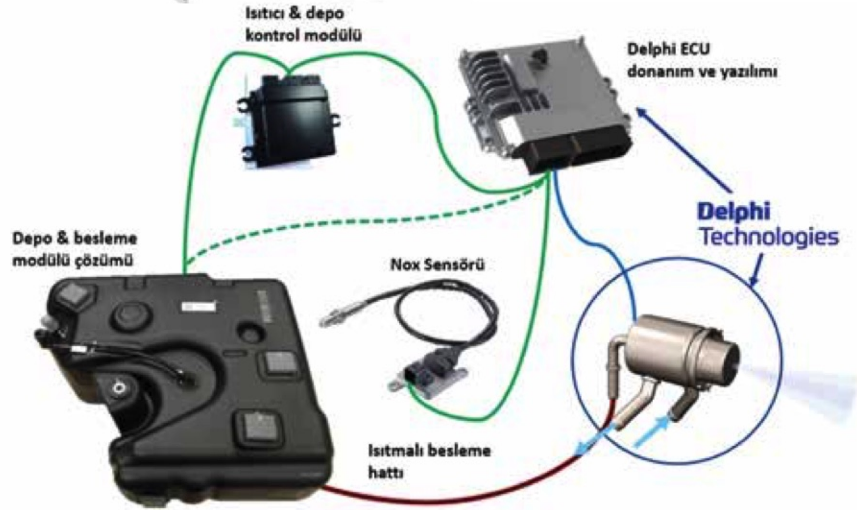
DİZEL MOTORLARDA TEKNOLOJİ DEVRİMİ

Çevre kirliliğine çare bulamayan ülkeler dizel motora savaş açtı. İki yıl sonra Avrupa, binek araçlara uyguladığı ortama 168 miligram olan NOx sınırını 120 miligrama çekecek. Bu karar ‹Dizelin sonu geliyor› diye yorumlandı. Ancak bu noktada yeni teknoloji devreye girdi.



Avrupa, binek araçlara uyguladığı ortalama 168 miligram NOx sınırını 2020'de 120 miligrama çekecek. Dizellerin sonu geliyor gibi görünse de, Bosch ve Delphi'nin geliştirdiği teknolojilerle yeni nesil dizel motorlar şimdiden 13 miligram değerine indirildi. Delphi Technologies, dizel motor arenasında çığır açacak yeni teknolojisini gün yüzüne çıkardı. SCR (Seçici Katalist İndirgeme) adını alan teknoloji, dizel motorlarda performans artışı sağlarken, zararlı nitrojen oksit (Nox) emisyonları suya ve zararsız nitrojene dönüştürülerek ortadan kaldırılıyor ve CO_2 emisyonları da daha düşük seviyelere geliyor. Bu teknoloji gerçek sürüş şartlarında yapılan testlerde NOx emisyonlarını yüzde 80'e kadar azaltırken şirket, 2020 yılına kadar her sene 11 milyondan fazla SCR sistemi satılacağını öngörüyor.





BMW M5'E PERFORMANS AŞISI

BMW'nin sürüş dinamiklerini zirveye taşıdığı serilerinden birisi olan M5 Competition 625 HP güç ve 750 Nm tork değeri ile gücü zirveye taşıyor.

Geçtiğimiz günlerde internete sızan görüntüleri ile adından söz ettiğimiz BMW M5 Competition, artık resmen karşımıza çıktı. Özel geliştirmiş model standart versiyondan +25 HP daha güçlü ve sunduğu 750 Nm'lik tork değeri ile üstün bir performans sunuyor. Bu gücünü 8 iler ZF şanzıman ile yola aktaran M5 Competition, Aktif M diferansiyel kilidi, anti-roll bar, elden geçirilmiş şasi, süspansiyon sistemi ve karbon eklemelerle gelen ağırlık iyileştirmeleri ile maksimum sürüş dinamiği sunuyor. Toplamda 625 HP'lik güç sunan bu özel model 0'dan 100 km/s hıza 0,3 saniyelik artışla birlikte 3.1 saniyelik kısa bir zaman diliminde ulaşabiliyor. Performans otomobilini durdurmak için ise M karbon seramik frenler görev alıyor. Modelin tandart versiyondan farklı olarak dışarıda 21 inçlik özel jantları ve iç mekanda sunduğu özel kaplamalı panel ve döşemeler yer alıyor. Üretimine Temmuz ayında başlanacak olan BMW M5 Competition, yurt dışında 110.995 dolarlık fiyat etiketi ile satışa sunulacak.



Hayatı özgür yaşa.



KONA

- 177 PS güç
- 4x4 çekiş sistemi



hyundai.com.tr    



reddot design award

5 YIL 100.000 km Garanti
Opsiyonel Garanti Seçenekleri (*7 yıl/3 yıl)



Hyundai'nin tercihi Shell HELIX

Hyundai KONA, 2018 yılında SUV/Off-Road kategorisinde Red Dot Tasarım Ödülü'ne layık görülmüştür. İlanda yer alan araçların donanımları Türkiye'de satışta olan araçların donanımlarından farklılık gösterebilir. *2 yıl/60.000 km yasal garantiye ek olarak sadece nihai tüketiciler için yeni araç satışından itibaren 3 yıl/sınırsız km, 5 yıl/100.000 km veya 7 yıl/80.000 km ücretsiz onarım güvencesi seçenekleri mevcuttur. Detaylı bilgi garanti kitapçığında ve hyundai.com.tr'de bulunmaktadır. Hyundai KONA modellerinin resmi spesifik CO_2 emisyonu (715/2007/EC) 125-160 g/km arasında, resmi yakıt tüketimleri (715/2007/EC) lt/100 km; şehir içi 6,5-8,4, şehir dışı 4,9-6,2 ve birleşik 5,5-7,1 arasındadır.

FERRARİ PORTOFINO GÜÇ GÖSTERİSİNE HAZIR

Ferrari'nin, dünya prömiyerini geçtiğimiz yıl Frankfurt Otomobil Fuarı'nda gerçekleştirdiği cabrio modeli Portofino, Türkiye'de satışa sunuldu.

Ferrari'nin geçtiğimiz yıl Frankfurt Otomobil Fuarı'nda dünya prömiyerini gerçekleştirdiği, yeni 'hardtop' tavanlı V8 GT modeli Portofino Türkiye'de satışa sunuldu. Yerini aldığı California T modeline oranla tamamen yenilenen şasisinin etkisiyle hafiflemiş olan Ferrari Portofino, 600 HP gücündeki motoruyla 0'dan 100 km/s hıza 3,5 saniyede ulaşabiliyor. İsmini İtalya'nın en güzel şehirlerinden biri olan Portofino'dan alan model, katlanabilir tavanı, geniş bagaj hacmi ve cömert yaşam alanı ile dikkatleri üzerine çekiyor. İlk kez bu model tipinde üçüncü nesil elektronik arka aks diferansiyeli (E-Diff3) ile F1-Trac birbirine entegre edilerek bir arada kullanıldı. Bu sayede limitlerde otomobilin kontrolü, mekanik tutuş kadar iyileşiyor. Ülkemizde 541.525 Euro'dan başlayan fiyatlarla satışa sunulan Ferrari Portofino modelinden, 2018 yılı için 5 adetlik bir kota belirlediklerini ifade eden Fer Mas Şirket Müdürü Sinan Saip Bel, "Portofino için belirlenen 5 adetlik kotanın satışını araçlar gelmeden gerçekleştirdik. İlk teslimatını bu ay gerçekleştireceğimiz Ferrari Portofino modellerimizin tamamını Kasım ayına kadar müşterilerimize teslim etmeye devam edeceğiz" bilgisini verdi.



KIA SPORTAGE ELEKTRİKLENİYOR

Kia, elektrifikasyon planlarına elektrik desteğine sahip dizel motor kullanacak Sportage Ecodynamics+ modeliyle başlayacak.



Güney Koreli otomobil üreticisi, 5 koltuklu SUV'u Sportage'yi elektriklendiriyor. Firmanın 48V mimarisini kullanacak otomobil, gelecekte diğer Kia modellerinde de görülecek 48V'lik lityum iyon bataryalar taşıyacak. Kia, başlangıçta 13 bg güç üretecek bu bataryaların frenleme sırasında oluşan enerjiden şarj edileceğini belirtti. İlk etapta dizel motor seçenekleri elektriklendirilecek otomobilin motor hacimlerinde ise herhangi bir değişim yapılmayacak.

Detaylar henüz kesinlik kazanmasa da, Ecodynamics+ ünitesinin 12V'lik bir batarya ile de uyumlu olması bekleniyor. Dizellerin ardından benzinli motor kullanan otomobillere de uygulanacak bu sistem, 2025'e kadar Güney Koreli firmanın ürün gamına 16 yeni motor ünitesi ekleyecek. Elektrifikasyon projeleri devam eden Kia'nın 2020'de hidrojen yakıt hücresiyle çalışan bir otomobil tanıtması da bekleniyor.



Innovation
that excites

NISSAN JUKE
TARZINI YANSIT.



Görülen model üzerindeki aksesuar ve donanımlar Türkiye paketinde farklılık gösterebilir. Juke'un ortalama CO_2 emisyon değeri 104-145 gr/km ve ortalama yakıt tüketimi 4,0-6,3 lt/100 km olup versiyonlarına göre değişmektedir. Yakıt tüketimleri 715/2007/EC'ye göre belirlenmiştir. Nissan Otomotiv A.Ş. aracın şekil ve donanımında değişiklik yapma hakkını saklı tutar. Detaylı bilgi için: www.nissan.com.tr

/NissanTurkiye

www.nissan.com.tr | NISSAN **GÜLÜMSEME HATTI** 0216 651 84 20

YENİ A SERİSİ 1.5 DİZEL MOTOR İLE GELİYOR

2018 Mercedes A-Serisi seçenekleri arasında Almanya'da sunulmaya başlanan motor, tutumluluk karakteriyle dikkat çekiyor.



Dördüncü jenerasyonuyla kullanıcıların büyük beğenisini kazanan Mercedes A Serisi, pek çok yönüyle elini ciddi anlamda güçlendirdi. İç tasarımında yapılan yenilikler ve elde ettiği teknolojik desteklerle, dışarıdaki başarılı değişimi geri planda kalan yeni A Serisi, Şubat ayındaki tanıtımının ardından çeşitlenmeye devam ediyor. İlk gününden itibaren Renault ortaklığıyla bir dizel motor gelmesini beklediğimiz model, nihayet A180d versiyonu üzerinden bu üniteye kavuşuyor. 1.5 litrelik motorda yapılan bu değişimlerle birlikte 16 PS güç ve 20 Nm tork ileri gidildiğini açıklayan Mercedes, A180d'nin bu motorla 10,5 saniyede 0'dan 100'e çıktığını iddia ediyor. Maksimumda yaklaşık 200 km/s gibi bir limit gören bu versiyon en önemli görevi olan tutumluluğu, tüketim değerlerinde gösterecek. Nitekim 7 ileri otomatik şanzımanla kombin edilen aracın bu kısmında açıklanan verilerine baktığımızda 100 kilometrede 4,1 litre gibi değerlerin yakalandığı görülüyor. 116 PS güç ve 260 Nm tork üreten motorla birlikte Almanya'da 37.315 euro'luk başlangıç fiyatıyla satışa sunulacak olan Mercedes A-Serisi, kısa vadede iki farklı dizel motor opsiyonuna da kavuşacak.

MERCEDES-AMG GT S ROADSTER AİLEYE KATILDI



Mercedes-AMG ailesinin en yeni AMG GT otomobili Mercedes-AMG GT S Roadster, güçlü motoru ile otomobil tutkunlarının gözde modellerinden birisi olmayı hedefliyor.

0'dan 100 kilometreye sadece 3.7 saniyede çıkması beklenilen Mercedes-AMG GT S Roadster, azami hız olarak ise 308 kilometreye çıkabilecek. Göz alıcı otomobil AMG 4.0 litre V8 biturbo motor, 515 beygir gücü ve 670 Nm torkdeğerlerine sahip. 7 ileri AMG SPEEDSHIFT DCT çift kavramalı şanzıman ile moror uyum içinde çalışıyor. Adaptif sönümleme sistemli AMG RIDE CONTROL spor süspansiyon ve elektronik kontrollü arka aks kilitleme diferansiyeli araçla standart geliyor. Model, AMG GT Roadster ve AMG GT C Roadster arasında konumlanıyor. Öte yandan araç, selefinden daha fazla beygir gücü ve tork ile ayrılırken süspansiyonu ile de öne çıkıyor. Araç, Yarış seçeneğinin de eklenmesiyle toplamda 5 farklı sürüş moduna sahip olduğunu da belirtelim. Mercedes-AMG GT S Roadster ile M manuel şanzıman modun devam ettiriliyor. Böylece isteyenlere direksiyon yanlarındaki pedallar üzerinden keyifli bir sürüş sunuyor.



BEKLENTİLERİNİZİN ÖTESİNE GEÇİN.

Egea Hatchback üstün konfor, donanım ve teknolojik özellikleriyle sizi Fiat Showroom'larında bekliyor. Hemen bir test sürüşü yapın, beklentilerinizin ötesine geçin.

- **7" Uconnect Multimedia Sistemi**
- **Apple CarPlay**
- **Adaptif Hız Sabitleme Sistemi**
- **Otomatik Acil Durum Freni**





Egea Hatchback'in ortalama CO_2 emisyonu 98-147 gr/km, ortalama yakıt tüketimi 3,7-6,3 lt/100 km arasında değişmektedir.

OPEL 1.5 DİZEL MOTORUNU DUYURDU

Opel Grandland X, 1.6 litrelik 120 HP güç üreten motorunun yerini alacak olan 1.5 litrelik yeni dizel motora kavuşuyor.



Alman otomotiv üreticisi Opel, PSA ortaklığı ile motor yelpazesini genişletmeye hazırlanıyor. Opel'in kompakt SUV modeli Grandland X 120 HP 1,6 litrelik birimin yerini alacak yeni 1,5 litrelik bir turbo dizel motor ile daha ekonomik, performanslı ve çevreci olacak. 1,5 litrelik dört silindirli ünite, standart altı ileri manuel şanzıman veya isteğe bağlı sekiz vitesli otomatik şanzıman üzerinden 130 HP güç ve 300 Nm tork değeri sunuyor. Yeni ünite, ortalama olarak 4.1-4.2 lt/ 100 km yakıt tüketim değeri ve 108-110 g/ km CO2 salınım değeri ile emisyon standartlarını uzun vadede karşılayacak. Opel Grandland X'in yeni dizel motorunun Türkiye'ye geliş tarihi ile ilgili henüz bir açıklama bulunmuyor. Peugeot 308 de dahil olmak üzere, PSA şemsiyesi altında geliştirilen diğer araçlarla paylaşılan 1.5 litrelik dizel motorun ilk çıkışını duyurmasının yanı sıra Opel, Grandland X için elektrikli bir PHEV seçeneğinin de 2020'de ürün gamına ekleneceğini duyurdu.

VOLKSWAGEN GTI AİLESİNE YENİ ÜYE

Meraklıları için listenin üst sıralarına yazılacak modeller arasına giren Volkswagen Golf TCR, Golf R'a yakınlığıyla dikkat çekiyor.

Volkswagen'in geçtiğimiz hafta içerisinde ilk detaylarını paylaştığı yeni Golf GTI versiyonu, Almanya'da geleneksel olarak düzenlenen Wörthersee buluşmasında tanıtıldı. Bu yılın son çeyreği içerisinde satışa sunulacağı duyurulan modelde, pist odaklı TCR rozetini sokaklara yansıtmayı tercih eden marka, Dünya Binek Otomobil Şampiyonası'ndaki karakteri iddialı performans değerleriyle bir araya getiriyor. Kaputunun altında ailenin diğer performans odaklı üyelerinden tanıdığımız 2.0 litrelik turbo makineyle gelen Golf GTI TCR, maksimum tork değerini 1.600 devir bandında vererek patlayıcı bir otomobil olarak karşımıza çıkıyor. Yapılan iyileştirmelerle birlikte 290 PS güç ve 370 Nm tork üretir hale gelen motor 7 ileri değerli DSG ile kombin ediliyor. Şimdilik 0-100 ve 0-200 gibi ivmelenme değerleri paylaşılmayan araç maksimumda ise 264 km/s hıza erişebiliyor. Bu da TCR versiyonunun GTI'lar arasındaki en hızlısı olduğu anlamına geliyor. Yeni modelin detaylı fiyatlarının önümüzdeki dönemde açıklanması bekleniyor.



YERE CESURCA BAS!

Terleme ve ayak kokusu sorunlarına özel bakım serisi ile Akileine şimdi Türkiye'de!





®AKILEÏNE
Ayak Bakım Uzmanı

AKİLEİNE İLE YÜKSEK PERFORMANSLI SPOR

Fransa'nın 1 numaralı ayak bakım markası Akileine, spor esnasında yaşanacak problemleri ortadan kaldırmak ve sporculara yüksek performans sağlamak amacıyla özel olarak formüle edilmiş 4 tane spor ürünü sunuyor.



Spor yapmak, sağlıklı bir yaşamın olmazsa olmazları arasındadır. Sağlıklı beden için yapılan spor; öncesinde yeterli hazırlık yapılmadığında ve vücut yeteri kadar korunmadığında, kas yırtılmaları, şişme, kabarcık oluşumu, kas ağrısı gibi günlük aktiviteye ara vermeyi gerektirecek sorunlara neden olabilir.

Akileine, spor sırasında yaşanacak problemleri ortadan kaldırmak ve sporculara yüksek performans sağlamak amacıyla özel olarak formüle edilmiş 4 tane spor ürünü sunmaktadır.

- Start Isınmaya Yardımcı Jel spor öncesi ısınmaya vakti az olanların, soğuk hava veya yağmurda spor yapanların ve kış sporlarıyla uğraşanların ısınmayı kolaylaştırmalarını sağlar.
- Nok Sürtünme Karşıtı Krem sürtünme nedeniyle oluşan kabarcıklara ve kızarıklıklara karşı koruma sağlar, vücudun her yerinde sürtünmeyi önlemeye yardımcı olur.
- Relax Rahatlatıcı Jel spordan sonra yaşanan kas yorgunluğu hissini azaltmaya yardımcı olur.
- Ice Anında Soğutucu Jel spor esnasında oluşan çarpma ve ezilme durumunda morarma ve şişme oluşumunu önlemeye yardımcı olur.

Sadece yetkili eczanelerde satılan Akileine ürünlerinin güvenilirliği ve etkinliği dermatolojik olarak test edilmiştir.

Akileine Spor Ürünleri 75 ml fiyatları: 59,90 TL

AKİLEİNE HAKKINDA:

Expanscience Laboratuvarları tarafından Türkiye pazarına sunulan Akileine markası, Monaco'da yer alan ASEPTA Laboratuvarları tarafından üretilmektedir. 70 yılı aşkın süredir uluslararası kozmetik standartlarına uygun dermo-kozmetik ürünler üreten ASEPTA Laboratuvarları 5 kıtada 50'den fazla ülkede bulunmaktadır.

Detaylı bilgi için: www.akileine.com.tr adresini ziyaret edebilirsiniz.

Bizi sosyal medya hesaplarımızdan da takip edebilirsiniz.

https://www.facebook.com/akileinetr/
https://www.instagram.com/akileinetr/

Motorda yeni Mobil Delvac Hafif Ticari, aklımdaysa sadece işim var.



Şehir içi trafik, yoğun iş temposu derken aracınızın motorunu korumak hiç kolay değil...
Şimdi biz hafif ticari kullanıcıları için yepyeni bir motor yağı var; Mobil Delvac Hafif Ticari.
Artık motorum güvende, aklım sadece işimde.

Energy lives here™

www.mobildelvac.com.tr



Mobil Delvac™

Performance by ExxonMobil



70 YILLIK SPOR OTOMOBİL DENEYİMİ: PORSCHE

Bundan tam 70 yıl önce ilk spor otomobilini üreten Porsche, 356 isimli modelinden günümüzün büyüleyici 911 modeline kadar uzanan büyüleyici tarihine imza atmaya devam ediyor.



1948

356/1

Dünya, 1948 yılında Avusturya'nın Gmünd kentinde 356 yapı numarası ve 356-001 numaralı şasi koduyla Porsche'nin doğuşuna tanıklık etti. Ve markanın ilk modeli de Typ 356 "No. 1" Roadster adıyla ortaya çıkmıştı.



1950

356'NIN SERİ ÜRETİMİNE BAŞLANMASI

İki yıl sonra Porsche KG'nin Stuttgat-Zuffenhausen'a geri dönmesiyle birlikte marka, Porsche 356'nın seri üretimine başladı.



1951

SINIFINDAKİ İLK LE MANS GALİBİYETİ

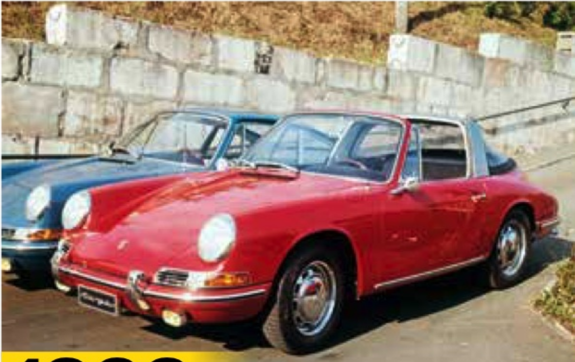
Daha yeni otomobil üreticisi, 356'nın seri üretimine başlanmasının 1 yıl ardından geliştirilen 356SL ile sınıfında Le Mans 24 saat yarışı galibiyeti almasıyla dikkatleri kendine çekmeye başladı.



1963

911'İN DOĞUŞU

Porsche 356'nın halefini tanıttı: 2+2 oturma düzenine, fastback coupe tasarımına, ve en önemlisi arkada konumlandırılmış sıralı altı silindirli 130bg güç üreten 2 litrelik bir motora sahipti. 911 efsanesi doğmuştu. Ancak o dönem adı 901'di.



1966

İLK TARGA

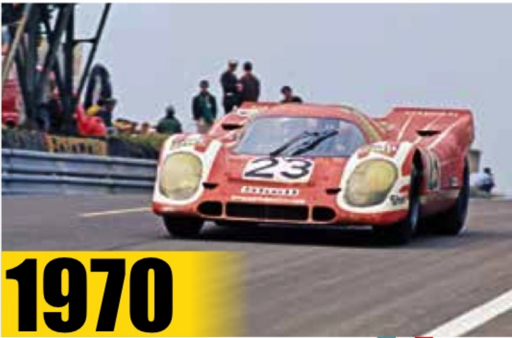
"Güvenli Cabriolet" olarak tanıtılan Targa, tanıtıldığı yıl içinde 911 yelpazesindeki yerini aldı.



1969

VW PORSCHE 914

Günümüzdeki Boxster'ın fikir babası olarak bilinen 914, Volkswagen ortaklığı ve ortadan motorlu dizilimiyle aynı sene içinde Frankfurt Otomobil Fuarı'nda tanıtılıp seri üretimine başlandı.



1970

917 SHORT TAIL COUPE

Porsche, 917 ile o sene sadece ilk Le Mans 24 saat yarışı galibiyeti kazanmakla kalmadı, Ayrıca o sene 917 Porsche'ye Marka Şampiyonluğu'nu da getirdi.

1975

911 TURBO

Petrol krizinin tavan yapmasıyla birlikte Porsche, dünyanın ilk egzozdan turboşarjına ve basınç regülatörüne sahip spor otomobili olan 911 Turbo modelini tanıttı.



1984

DAKAR RALLİSİ ZAFERİ... HEM DE BİR 911 İLE!

Dünya Marka Şampiyonluğu'nu kazanmasının dışında Porsche Paris-Dakar Rallisi'ndeki ilk zaferini 911 Carrera 4x4 ile elde etti.





1989

911 CARRERA 4

911'in yirmi beşinci yılında Porsche, dört tekerlekten çekişe sahip tamamen yeni 911 Carrera 4'ü tanıttı.

1993

BOXSTER

Porsche, Detroit Otomobil Fuarı'nda yatay ortadan motorlu bir roadster projesi için kolları sıvadı. Ve böylece ortaya Boxster çıktı.



1995

YENİ 911 TURBO

Twin-Turbo'lu ilk 911 modeli yenilenen 911 Turbo'ydu. Ayrıca dört tekerlekten çekiş özelliği de bu modelle birlikte Turbo ailesine dahil oldu.



1999



911 GT3

1999 yılında Porsche, 911 ailesine motor sporları odaklı sıra dışı bir model daha ekledi: 911 GT3.

2000



CARRERA GT

Porsche, Paris'teki Louvre Müzesi'nde yüksek performanslı Carrera GT spor otomobilini tanıttı. Karbon fiber şasiye ve 10 silindirli atmosferik bir motora sahipti. 2003'te Leipzig'de üretimine başlanan Carrera GT, 2006 yılına kadar 1270 adet üretildi.

2002

CAYENNE

Porsche, 2002 yılında ürün gamının üçüncü modeli olan off-road odaklı sportif SUV'si Cayenne'i duyurdu.

2004



YENİ 911

Oval ön farları ve tamponlardaki yeni farlarıyla yenilenen 911, geleneksel 911 tasarımını yansıtmaya devam etti.

2005



Cayman S

Ortadan sıralı 6 silindirli bir motora sahip Cayman S, IAA Otomobil Fuarı'nda ilk kez gün yüzüne çıktı.





2010

918 SPYDER

Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılan 918, günümüzün hibrit teknolojisini 21. Yüzyılın yüksek performanslı spor otomobillerine kazandırdı. 2013 yılında ise Nürburgring Nordschleife pistinde yaptığı 6:57'lik tur zamanıyla 7 dakikanın altına inen ilk yola çıkma iznine sahip otomobili oldu.



2011

TAMAMEN YENİ 911

Parçalarının neredeyse %90'ı yeniden tasarlanan yeni 911, Porsche'nin mirasını daha ileriye nasıl taşınabileceğini herkese göstermiş oldu.



2014

MACAN

2014 yılında markanın beşinci modeli olan Macan, aileye katıldı. Böylece Porsche, CUV segmentine de adım atmış oldu.



2014

919 HYBRID

Porsche, 2014 yılında Le Mans'a LMP1 kategorisinde yer alan 919 Hybrid aracıyla geri döndü. İki yıllık sıkı çalışmanın ürünü olan otomobil, marka tarihinin en kompleks geliştirme süreçlerinden birine sahipti.



2015

MISSON E

Porsche, markanın ilk dört kapılı tam elektrikli otomobili olan Mission E konseptiyle markanın elektrikli bir geleceğe yeşil ışık yaktığını göstermiş oldu.

2009

Panamera

Porsche, ürün gamına eklediği dördüncü modeli Panamera ile spor otomobil teknolojilerini "lüks" kavramını yeniden tanımlamak için Premium segmente kazandırdı.



2015

LE MANS'TA İLK İKİ

Earl Bamber, Nico Hülkenberg ve Nick Tandy'nin kullandığı 919 Hybrid, Sarthe'deki ilk galibiyetin 45 yıl sonrasında damalı bayrağı gören ilk araç olarak markaya on yedinci galibiyetini kazandırdılar.



2016



718 BOXSTER VE CAYMAN

Bu iki ortadan motorlu spor otomobil, yeni isimleriyle meşhur pistlerde sayısız başarılara imza atan dedelerinden ilham aldıklarını açıkça ortaya koyuyorlar.

2016

İKİNCİ NESİL PANAMERA

Yeni nesil Panamera, her ince detayına kadar yeniden tasarlanıp geliştirildi. Yeniden tasarlanan motorlar ve şanzıman, optimize edilen şasi ve geleceğe dönük iç tasarımıyla birlikte artık segmentinde çok daha iddialı.





2017

ÜÇÜNCÜ NESİL CAYENNE

Yeni motorlar, yeni şasi, yenilikçi arayüz konsepti ve gelişmiş bağlantı seçenekleri: yeni Cayenne, daha da fazla performansı maksimum günlük pratikliğiyle bir araya getiriyor.

2017

REKORLARIN YILI

Porsche, 911 GT2 RS ile firmanın bile beklentilerinin dışındaki 6:47.3 tur zamanı ile Nordschleife'deki en hızlı yola çıkma izni olan otomobili oldu. Ayrıca bu yıl da Le Mans 24 saat yarışını birinci tamamlayarak kupayı Porsche Müzesi'ne kalıcı olarak götürdü. Bunların yanında aynı yıl içinde bir milyonuncu 911, 11 Mayıs'ta Irish Green rengiyle Zuffenhausen üretim bandından indi.

2018



911 GT3 RS

Gerçek motor sporları tutkunları için yeniden tasarlanan saf performans otomobili, 4 litrelik yatay konumlandırılmış 6 silindirli motoruyla artık 520bg güce sahip.



2018

MISSION E CROSS TURISMO

Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılan Mission E Cross Turismo konsepti, aktif yaşam tarzına sahip insanları elektrik gücüyle kendine çekmeyi amaçlıyor. Dört kapılı, dört koltuklu ve Turismo arkasına sahip.

YAZ SAYISI BAYİLERDE!

BİSİKLET-YOGA-YÜZME-TRİATLON- YELKEN-KOŞU-ANTRENMAN-BESLENME

HAZİRAN - TEMMUZ - AĞUSTOS 2018 SAYI: 13 / 10 TL

Outdoor&Fitness TÜRKİYE

TÜRKİYE'NİN DOĞA SPORLARI DERGİSİ

DOĞA SPORLARI ÖDÜLLERİ 2017 SAHİPLERİYLE BULUŞTU

UÇAN TEKNE WASZP TÜRKİYE'DE!

EN ZORLU YARIŞ: RUN TO SKY

KATLANIR BİSİKLET DOSYASI

UTKUER YAŞAR • EMRAH KOZ • GÖKTUĞ KOÇAK • DOĞA ARIBAŞ • JERRIE VAN DE KOP • GÖKALP SAKLI • BUSE AYGÜN • AYŞEGÜL DEMİRSOY • GÜLNAZ NARLIOĞLU AKSU • GÜRKAN AÇIKGÖZ • ESRA MEY • ALPTEKİN IŞIKALP • GÖKHAN KUTLUER • MÜGE BOZ • DAMLA ARSLAN • GİZEM DALGIÇ

ISSN 2458-7788

9 772458 778800

DÜNYA ŞAMPİYONASINA GİDEN YOL

İPEK ONARAN



ARAŞTIRMALAR VE PAZAR

Bu ay iki önemli araştırma firması tarafından yapılan araştırmaların sonuçlarını paylaşmak istiyorum, zira ülkemizdeki ve dünyadaki otomotiv pazarının yılın geri kalan kısmında tahminlerken bu çıkarımları göz önüne almamız gerekiyor.

Bu yazıyı hazırlarken dövizdeki yükseliş ve Merkez Bankası'nın faizlere müdahalesi ana gündem konusuydu, dolayısıyla araştırmaların sonuçlarını okurken bu dip notumu dikkate almanızı rica edeceğim.

Pazar ile ilgili bilgileri yazımın sonunda bulabilirsiniz.

PWC – 21. Küresel CEO Araştırması

PwC'nin bu yıl "Köşe Ofisteki İhtiyatlı İyimser" başlığıyla yayımladığı 21. Yıllık Küresel CEO Araştırması'na göre, CEO'ların 2018 için küresel büyüme beklentilerindeki iyimserlik, bugüne kadarki en yüksek seviyeye ulaştı. Türk CEO'lar da büyüme konusunda iyimser ancak döviz kuru ve terörizm gibi riskler daime kafalarında soru işareti.

Küresel CEO Araştırması bu yıl iş dünyasında güven, yetenekli iş gücü için rekabet ve teknolojinin etkisiyle hızla değişen ortamda büyüme gibi konulara odaklanıyor. 85 ülkeden 1.293 CEO'nun yer aldığı 21. Küresel CEO Araştırması'na Türkiye'den 69 CEO katıldı.

ARAŞTIRMADAN ÇARPICI BAZI SONUÇLAR:

• Küresel CEO'lar arasında 2018'de ekonomik büyümenin artacağına yönelik iyimser beklenti yüzde 57 ile rekor seviyelere ulaşıyor. Türkiye'deki CEO'lar için bu oran yüzde 51.

• CEO'ların yüzde 42'si kendi şirketlerinin gelecek 12 ay içinde büyüme potansiyeline "çok güveniyor." Türkiye'deki CEO'lar yüzde 32'lik oran ile daha ihtiyatlı.

• 2018 yılında büyüme için hedef olarak görülen piyasaların başında gelen ABD, Çin'e karşı liderliğini pekiştiriyor.

• Çalışan sayısında artış planlanıyor, ancak liderler dijital becerilere erişim ile ilgili endişe duyuyorlar.

• CEO'ların üçte ikisi, başta mühendislik ve inşaat (%73), teknoloji (%71) ve iletişim (%77) sektörü olmak üzere; teknolojideki gelişmeler sebebiyle işlerini kaybedecek çalışanların yeniden eğitilmesinden sorumlu olduklarını düşünüyor.

• Küresel ekonomideki iyimserliğe rağmen, iş dünyasında, sosyal ve ekonomik tehlikelerle ilgili endişeler artıyor. CEO'lar jeopolitik belirsizlik (%40), siber tehditler (%40), terörizm (%41) ve temel becerilerin erişebilirliği (%38) konularında "aşırı endişeli" olduklarını belirtiyor.

• Türkiye'deki CEO'ların en endişeli oldukları konuların başında ise jeopolitik belirsizlikler (%64), döviz kurunda dalgalanma (%67) ve terörizm (%67) geliyor.

• CEO'lar refah düzeyinin sadece milli gelir gibi finansal verilerle ölçülmemesi gerektiği konusunda hemfikirler.

KPMG – OTOMOTİV – SEKTÖREL BAKIŞ 2018 RAPORU

Bu rapor, şahsen her yıl yayınlanmasını merakla beklediğim bir rapor. Okuyucularımız ile önemli gördüğüm bazı çıktılarını paylaşmak istiyorum.

"Bağlanabilirlik ve dijitalizasyonun gelişimi, araçların aynı zamanda birer veri merkezi olacağını gösteriyor. Bununla bağlantılı olarak araç içinde üretilen verinin sahipliği ve kimin koruması/hakimiyeti altında olacağı önemli bir tartışma ve rekabet konusu olmaya başladı.

Otonom araçların geliştirilmesi için teknoloji firmalarının da pazara girmesi, pazarı belirgin biçimde ikiye ayırdı. Bir tarafta platform tasarımı ve üretimi, diğer tarafta ise otonom sürüşü ve iletişimi sağlayan teknolojik çözümler. Geleneksel firmalar ve teknolojik çözümler üreten otomotiv firmalarının yakın bir gelecekte bir ortak paydaya ulaşması bekleniyor ancak sektör evrimini şimdilik sürdürüyor.

"Küresel pazarın bir başka dinamiği de gelişmekte olan ülkelere ve yükselen tüketim taleplerine yönelik olarak düşük maliyetle araç tedariki. Ancak yükselen talep kadar değişen araç kullanım trendleri de, otomotivin gelecek planlarını şekillendiriyor. Araç kiralama sektörüne olan ilginin ve otomobil paylaşma uygulamalarının artması müşteri beklentilerini yükseltiyor. Müşteri, bir sonraki sürüşünde aynı kaliteyi arzuluyor ve bu da otomotiv firmalarının bu deneyimi yaşatmaya rekabet açısından mecbur olduğunu gösteriyor.

Dünya otomotiv sektörünün içinde bulunduğu bu değişim, Türkiye otomotiv sektörünü de doğrudan etkiliyor. Sektör son yıllarda Avrupa'ya entegrasyonunu artırdı ve büyümesini sürdürdü. Türkiye otomotiv sektörünü bugün geldiği noktadan yukarıya taşıyacak, rekabet gücünü artıracak önemli konulardan biri, Ar-Ge faaliyetlerinin geliştirilmesidir. Uzun süredir planlanan rekabetçi Türk markasının hayata geçirilmesi sektör itibarı için önemlidir."

Raporda ayrıca gayet objektif bir şekilde Güçlü Yönler, Zayıf Yönler, Fırsatlar ve Tehditler de sıralanmış. Önemli gördüklerimi aşağıda özetledim.

Güçlü Yönler:

• Mevzuat değişimlerine, konjonktürel dalgalanmalara, standart değişimlerine adaptasyon yeteneği Türkiye'nin otomotivde olduğu gibi pek çok alanda güçlü olduğu bir yön. Sektöre yönelik

araştırmalarda küresel yöneticiler bu değişimleri ilk tehdit olarak öne sürerken, Türk yöneticilerin adaptasyon ile ilgili konularda daha iyimser olduğu gözleniyor.

• Güçlü grupların yabancı ortaklıkları ve gelişmiş tedarik sanayisi sektöre güç veriyor.

Fırsatlar:

• İnovasyon ihtiyacı birçok fırsatı içinde barındırıyor. Türkiye otomotiv sektörü, sayıları giderek artan girişim merkezleriyle, girişimcilerle bir araya gelecek platformları yaratacak olanağa sahip. Türkiye'nin her alanda Ar-Ge ve tasarım merkezi olma vizyonunu artık gerçekleştirmesi gerekiyor.

• Hükümet, Ar-Ge ve yatırım teşviklerinde sağlanan yeni avantajlarla bu vizyonda kendine düşen katkıyı sağlıyor.

• Türkiye güçlü bir iç pazar potansiyeline sahip.

Zayıf Yönler:

• Endüstriyel tasarım, patent ve uluslararası standartlar konusunda daha çok yol alınması gerekiyor.

• Sektörün Endüstri 4.0 yapılarına geçmesinde eğitimli iş gücü eksikliği önemli bir engel olarak ortaya çıkıyor. Üniversitelerde lisans ve yüksek lisans düzeyinde otomotiv ile ilgili bölümler yeterli talebi görmemesi sektörün uzun dönem verimliliğini de etkiliyor.

• Ham maddede dışa bağımlılık sektörü olumsuz etkiliyor

Tehditler:

• Türkiye otomotiv sektörü için iç pazara yönelik en önemli tehditlerin başında giderek artan vergi oranları geliyor. Yürürlüğe girecek yeni değişikliklerin pazarı rakamsal olarak daraltacağı öngörülüyor.

• AB ve küresel teknik mevzuata uyum çalışmaları, AB ile sürdürülen katılım müzakerelerinin donma noktasına gelmesi ile risk altına girdi. Firmalar, teknik uyum konusunda yaptıkları yatırımları sürdürseler de sürecin durağanlığı motivasyonu etkiliyor.

• Endüstri 4.0 ve geleceğin fabrikalarına dönüşümde Avrupa'nın gerisinde kalınma ihtimali sektörün bir an önce gündemine alması gereken önemli bir risk.

• Doğu Avrupa, Çin, Hindistan gibi otomotiv alanında agresif büyüyen ülkelerin daha düşük maliyetle üretim yapabilme potansiyeli, Türkiye'nin yeni yabancı yatırımları çekmek için sahip olduğu düşük işgücü maliyeti avantajı üzerinde bir tehdit oluşturuyor.

• Brexit sonrası Gümrük Birliği'nden de çıkacağını açıklayan Birleşik Krallık ile AB arasında yeni bir serbest ticaret anlaşması olmazsa, Türkiye otomotiv sektörünün en önemli pazarlarından birini kaybetme ihtimali doğuyor.

• Yüksek reel faizler nedeniyle tüketici, finansman ve işletme kredilerinin yeterince kullanılamaması bir başka tehdit.

• Genel parite değişimleri tüm zamanlarda bir tehdit olarak değerlendirilebilir. Sektörün girdi maliyetleri değişimlerden olumsuz yönde etkileniyor.

TÜRKİYE OTOMOTİV PAZARI – İLK 4 AY

ODD'nin Nisan 2018 raporları baz alındığında,

Türkiye otomobil ve hafif ticari araç toplam pazarı, 2018 yılı ilk dört ayında bir önceki yılın aynı dönemine göre %1,09 azaldı,

• Otomobil satışları, 2018 yılı Nisan ayı sonunda geçen yılın aynı dönemine göre %1,99 oranında arttı,

• Hafif ticari araç pazarı, 2018 yılı Ocak-Nisan döneminde bir önceki yılın aynı dönemine göre %10,29 azaldı.

Nisan sonu itibariyle segmentlerdeki durum şu şekilde gerçekleşti;



- B segmenti -%17,5
- C segmenti +%6,1
- D segmenti +%11
- E segmenti +9,2
- F segmenti +0,4

Markaların pazar paylarına baktığımızda, 2017 sonuna göre 2018 Nisan sonunda en çok satan ilk 10 markanın pazar payı değişimleri aşağıdaki gibidir,

OTOMOBİL

MARKA	01-04 2018	01-12 2017	Büyüme
RENAULT	17,01%	15,70%	1,3pt
VOLKSWAGEN	10,50%	12,41%	-1,9pt
HYUNDAI	7,66%	6,82%	0,8pt
FIAT	7,53%	8,49%	-1,0pt
TOYOTA	5,63%	5,63%	0,0pt
OPEL	5,28%	6,19%	-0,9pt
DACIA	5,09%	5,80%	-0,7pt
HONDA	4,97%	3,66%	1,3pt
FORD	4,93%	5,51%	-0,6pt
SKODA	4,88%	3,41%	1,5pt

HAFİF TİCARİ

MARKA	01-04 2018	01-12 2017	Büyüme
FORD	29,43%	30,51%	-1,1pt
FIAT	23,21%	25,14%	-1,9pt
VOLKSWA(	13,63%	11,91%	1,7pt
RENAULT	6,75%	7,21%	-0,5pt
MERCEDE!	6,62%	3,87%	2,7pt
MITSUBISH	3,20%	1,67%	1,5pt
CITROEN	2,87%	3,45%	-0,6pt
PEUGEOT	2,79%	4,50%	-1,7pt
TOYOTA	2,76%	1,95%	0,8pt
DACIA	2,36%	2,77%	-0,4pt

TOPLAM

MARKA	01-04 2018	01-12 2017	Büyüme
RENAULT	14,68%	13,62%	1,06pt
VOLKSWAGEN	11,21%	12,29%	-1,08pt
FIAT	11,09%	12,55%	-1,47pt
FORD	10,50%	11,62%	-1,12pt
HYUNDAI	6,11%	5,47%	0,65pt
TOYOTA	4,98%	4,73%	0,25pt
DACIA	4,47%	5,06%	-0,59pt
PEUGEOT	4,27%	4,23%	0,04pt
OPEL	4,08%	4,68%	-0,60pt
MERCEDES-BENZ	4,06%	3,62%	0,44pt

Bu tabloları incelerken, TOKDER tarafından Mayıs ayında ilk çeyrek sonu itibariyle yayınlanan Operasyonel Kiralama Sektör Raporu'nda yer alan sektör araç parkı bilgilerinde ilk 3 markanın Renault (%28), VW (%14,5) ve FIAT (%11,3) olduğuna dikkatinizi çekmek isterim.

ODD, Nisan raporunda 2018 toplam Pazar yıl sonu tahminini 925,000 – 975,000 bandında vermişti. Raporun yayınlanması ile bu yazıyı hazırladığım tarih arasında hem dövizde önemli artışlar oldu, hem de faizler yükseldi, ayrıca seçimler yaklaşıyor. Yıl sonu tahmini şu an itibariyle çok bilinmeyenli tek denklem....


Serkan Şahin

SÜPERMEN DEĞİLSE NE?

Otomotiv sektöründe bir film yıldızı gibi görülen Renault-Nissan ittifakının tek patronu Carlos Ghosn, geçenlerde Süperman diye birşeyin olmadığını kendisinin de her aldıkları şirketin başkanı olamayacağını söylemiş.

Ghosn'un kariyerine göz atarsanız; kendisine şu soruyu sorabilirsiniz: 'Süpermen değilsen nesin?' Hatırlayın 2016'da Mitsubishi'nin yüzde 34'ünü alarak yeni markanın da başkanlık koltuğuna oturmuştu. Şimdi Mitsubishi'nin genel müdürlüğü koltuğunu bırakarak adeta gençlerin önünü açtı. 'Maliyet katili' lakabıyla ünlenen Brezilya doğumlu Fransız yönetici her kuruşun hesabını yaparak Nissan'ı ipten döndürüp Renault'yu da küresel bir markaya dönüştürdü. Hatta bir dönem Ford'a transferi konuşulmuştu. Sonra ortaya çıktı ki gruptaki tek söz sahibi olma talebi torun Ford tarafından kabul görmemiş; Ghosn'da yerinde kalmayı tercih etmiş. Çok satan kitap yazarı olma başarısı olduğunun da altını çizelim. Kendisini yakından tanıma fırsatımız olmadı. Ancak dışarı verdiği fotoğraftan kontrol manyağı olduğu belli. Tabii bu kadar şöhretin ardından bir miktar megaloman olması da beklenebilir. Neredeyse sıfır başarısızlık bulunan bir özgeçmiş ve 64 yaşında olmasına rağmen sürekli yeni vizyonların peşinde koşan genç bir ruh. Sektörde birine süpermen diyeceksek sanırım hepimizin aklına gelen yegane isim bir dönem Japon karikatür dergilerinin birinde zaten süper kahraman olarak resmedilen Carlos 'Maliyet katili' Ghosn olur.

Yeri gelmişken Renault'nun eylem planlarından bahsedelim. Markanın 2010'da devreye aldığı 'Drive the change' planı kapsamında 2011'deki 39 milyar Euro'luk cirosu 2016'da 51 miyar Euro'ya; operasyon karı da yüzde 2,8'den, yüzde 6,4'e yükseldi. Finansal tablolarındaki başarıya bakılırsa 'Drive the future' eylem planına


Carlos Ghosn



göre de 2022 sonuda ciro 70 milyar Euro'yu, operasyonel karlılık da yüzde 7'yi geçecek. Marka bu rakamları Avrupa dışı satışlarını ikiye, karlılığını üçe katlayarak gerçekleştireceğini düşünüyor. Eylem planları gelecek teknolojiler ve müşteri eğilimleri öngörülerek tasarlanmış. Mesela 2019 sonuda 15 otonom (sürücüsüz) teknolojiye sahip model üretecek. Yıl başında hayata geçirdikleri 'robo-taxis' projesiyle de Uber'i rakip olarak gözüne kestirdiğini görüyoruz. Ghosn, bunu inkar ederek kendilerinin asıl amacının sürücüsüz araç talebinde olan şirketlerin tedarikçisi olmak istediklerini söylüyor. Cümle arasında tabii bazı şehirlerde kendilerinin robot-taxi'lerinin olacağını çıtlatmasından kendilerini test edip sonra karar verecekelerini anlıyoruz.

Renault'un geldiği noktayı büyük bir başarı hikayesi gibi anlatmamızı bazı Türk otomobilseverler anlamayabilir. Çünkü Renault markası çok uzun yıllardır Türkiye'de büyük bir marka olarak görülüyor. Bunda markayı Türkiye'de üreterek hem bölgeye ihracat yapan hem de iç pazarda en çok satan 3 markadan biri olarak konumladıran Oyak'ı gözardı edemeyiz. Herhalde Oyak'la yaptığı işbirliği markanın verdiği en doğru karalardan biri olmuştur.

KURUN TIRMANMASI HEM ÜRETİMİ HEM İÇ PAZARI ETKİLİYOR

Mayıs ayı gündemimiz tamamen dolar ve Euro'daki yükselişe kilitlendi. Dolarda 4 TL psikolojik sınır denilmişti. 4,5'u bile geçti. Artık sinirler hesap yapmayı dahi kaldırmıyor. Hem endüstride hem diğer sektörlerde yurtiçinde kimsenin ticaret yapmaya gönüllü olmadığı çünkü dövizin nerede duracağı öngörülemediği söyleniyor. Otomotiv sanayinde ise ihracatçı bile durumdan etkileniyor. Çünkü kur artınca ihracatçının rekabet avantajı elde ederek gelirinin artması beklenir. Ancak ilk 4 ayın tablosuna göre bir önceki yılın aynı dönemiyle karşılaştırınca üretim yüzde 2 azaldı.

İlk 4 aylık iç pazar satışlarına bakarsak da hafif ticarideki yüzde 10'lık küçülmeye rağmen toplamda sadece yüzde 1'lik daralma dikkat çekiyor. Buradan şu sonucu çıkarabiliriz: Kurdaki tırmanış piyasalarda fiyatların artacağı algısı oluşturduğundan talebi öne çekti. Bunun bir rehavet dönemi olduğunu markalarda üreticide yan sanayicide biliyor. Haziran sonundaki seçime kadar dalgalanma devam edecek gibi. Haliyle kimden yıl sonu tahmini istesek 'Seçim sonrası tabloyu görelim ona göre öngörüde bulunalım' diyecek. Otomotiv Distribütörleri Derneği'nin (OSD) yılsonu tahmini hala değişmedi: 925-975 bin aralığı.



TUTKU DOLU 90 YIL

Güvenlik, çevrecilik, tasarım, işlevsellik ve motor sporlarına duyulan saygıyla sürdürülen doksan yıl...

Volvo, her zaman tasarım ve pratikliği somut olarak ifade eden otomobiller üretti. 245 modeli ile gelen SW modasıyla, markanın bu yönü açıkça ortadaydı. Yıllar boyunca birçok şey değişti, ancak ortada çok güçlü bir marka kimliği çıktı.

Form işlevi izler, bu kadar basit. Ya da şöyle söyleyelim, pratiklik olmadan ortada bir stil yoktur. Volvo'yu tasarlayanlar her zaman mantıklı bir düşünce ile ilerlemişlerdir: hedefleri tasarımıyla çok yönlülüğü yansıtan otomobiller üretmek olmuştur. Volvo, 1927'den beri temellerini ve kimliğini koruyarak, eğilimleri ve trendleri göz ardı etmeden ilerledi. Sadece pazara sunduğu station wagonları ile neler yapabildiğini bir düşünün. 70'li yılların başlarından, bugüne kadar söylendiği gibi, bu "aile" otomobilleri, eşya ve valizleri yüklemek için yararlı olmakla birlikte elegant bir akşam yemeğine eşlik edebilecek.

STATION WAGON DEVRİMİ

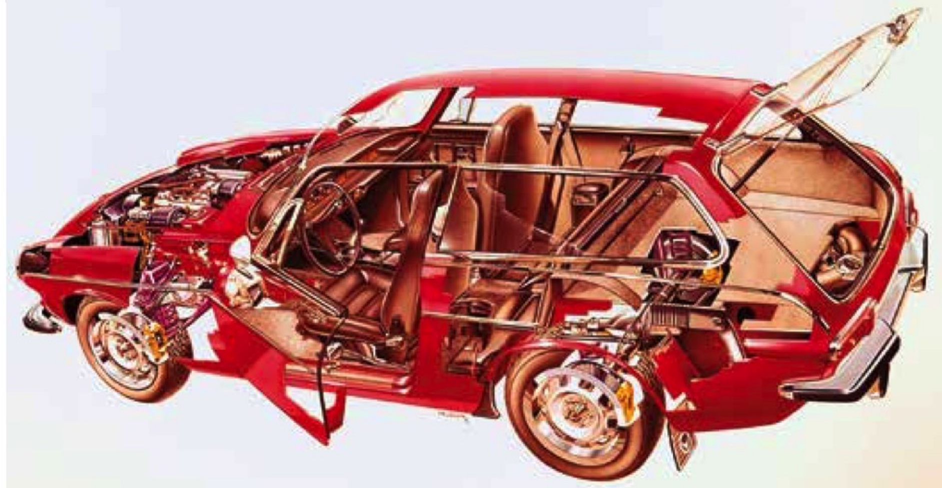
Daha sonra, basit ve kare formları ile, SW'ların gezici bir bagaj olduğu fikrini iletmeyi başaran 245 SW geldi. Aynı zamanda önemli bir imajı olan bu otomobil, sürücüleri ve onunla yolculuk edenleri ödüllendirmesini bildi. Bugün bile, 200 Serisi'nin (1989'da, özellikle bizim için, her şeyden önce Polar Serisi) tanıtımının ardından geçen otuz yıldan fazla bir süre sonra station wagonlar, yenilenen V90 ile bu kavramın en gelişmiş göstergesi olarak karşımıza çıkıtı. Şu güzel görüntüye bakın: profilden bakıldığında görülüyor ki, bir otomobil ile çok amaçlı bir araç arasındaki etkileşim fikri, bagaj rafı, iki renk kombinasyonu, krom tampon gibi detayların tutarlılığı ile modelin benzersiz ve hafif olması sağlanıyor.

İMZASI GİBİ

Her ne pahasına olursa olsun, çok yönlülüğü yorumlamak, coupe modeller üzerinde pek durmayan Volvo'nun bir misyo-











nu olmuştur. 1971'de, Station Wagon 1800 ES, Volvo'nun ilk cope modellerinden P1800'ün (Roger Moore'un Simon Templar olarak oynadığı The Saint televizyon dizisinde meşhur oldu) uzun ve fonksiyonel kuyruğundan esinlenilerek üretilmişti. Bu aynı zamanda 2006'da ortaya çıkan kompakt C30'da esinlenilen unsurlardan da bir tanesi oldu. Otomobil dünyasının birçok segmentinden sadece birisi olan SW'ların ötesinde, Volvo'nun her zaman diğerlerinden daha önde mistik bir kalitesi olmuştur. Bu 90 yılda, değişen stilleri, otomobilleri anlama yolları, sanayi özellikleri (1999 ve 2010 yıllarında mali yapıdaki iki önemli değişiklik ile) ve henüz sokaklarda karşılaştıklarında, otomobillerin bir Volvo olarak tanınması konusuna daha çok dikkat çekiyorlardı. Ve bu marka için büyük bir değer arz ediyordu.

ÖZEL İŞARETLER

Bu görsel kimliği yansıtma biçimleri, bir kez daha belirli bir işleve (güvenliğe) sıkı sıkıya bağlıydı. Volvo'nun 70'li yılların ortalarından 90'lı yılların başlarına kadar, otomobilin ön tarafına doğru uzanan



tamponları olduğu bir dönem vardı ve bu tamponların en önemli özelliği düşük hızlarda darbelere karşı koyabilmeleriydi. 1998'in ilk S80'inden başlayarak, on yıldan fazla bir süredir Volvo modelleri, tepeden tırnağa her şeye sahip otomobillerdi. Bu, detaylara baktığınızda daha da belirgindi: yapıyı daha da dirençli hale getirmenin bir diğer yolu kullanılmıştı. Alt kısım herhangi bir darbe durumu için geniş tasarlanmıştı ve bu sayede daha da koruyucu oldu. 2000'lerde minimalist tasarıma sahip merkezi konsolların dönemi vardı: ortada bulunan geleneksel multimedya sistemi, bolca tuş takımı ve küçük eşyalar için cömert bölmeler... Bugün, gündüz sürüş aydınlatmalarının zorunlu olduğu bir dönemde, Volvo, bir kez daha Thor'un çekicinden ilham alan LED farlarıyla çok daha belirgin bir şekilde kendini ispatlamanın bir yolunu buldu. Bu farları tasarlarken, İskandinav geleneklerindeki gök gürültüsü tanrısının çekicinden yararlandılar. Kompakt model V40'tan amiral gemisi SUV XC90'a kadar olan akım aralığının tüm serisinde, Thor'un çekici, optik far grupların hattını rafine ederek ve kenarları ızgaraya bağlayarak 90 derecelik ters çevrilmiş bir T şeklinde bizleri karşılıyor. Teknoloji tarafında güçlenen bu ayrıntı, Volvo'nın yeni nesil modellerinde parlak bir imza olarak konumlanıyor. Artık marka kimliği, yalnızca otomobil park edildiğinde ön ızgaradan değil, çalıştırıldığında gündüz sürüş aydınlatmaları ile de işaretlenmiş durumda.



TATLI BİR TARZ

Böylece temizlik, titizlik ve yaratıcılığı göze batırmayan İskandinav tarzı, Volvo'nun Gothenburg'da bulunan merkezinde sergilediği modelleri ile markanın gurur kaynağı oldu. Burada bulunan otomobiller baktığınızda, Volvo'nun yıllar boyunca otomobil modellerine neler olacağını yavaş yavaş tahmin eden, birçok otomobilin öncüsü sayılabilecek bir üretici olduğunu görüyorsunuz. Geçtiğimiz yıllarda da konsept tasarımlar karşımıza çıkmıştı ancak Eylül 2013 ile Mart 2014 arasında, mevcut XC90, S90, V90, XC60,XC40 ve V60'ın öncüsü olan farklı Concept Coupé, Concept XC Coupé ve Concept Estate'den izlenen yol özellikle ilginçti.

ÇEVREYİ KORUMAK İÇİN DAHA DA ÇOK ÇALIŞMAK

İlk Lambda probunun (oksijen sensörü) patentli olduğu 70'li yıllardan bu yana öne çıkan Volvo, bugün ısı üniteleriyle entegrasyon dünyasında benzersiz bir örnek olarak elektriğin devrimini yorumluyor.

En baştan başlayalım. Öncelikle bu, temel kavramı açıklamak için çok yararlı olacaktır. Çok fazla küçülme, yani tüketim ve emisyonları azaltmak için motor hacimlerini azaltmanın ve elektriğin geleceğin "yakıtı" olarak gösterildiği bir çağda, hiç kimsenin ileri gitmezken Volvo bu talepleri somut ve acil bir şekilde karşıladı. Bu ne demek? Bu, kompakt ürün gamına (özellikle mali nedenlerden dolayı) ayrılmış olan 1.5 litrelik bir bloğu koruyarak, tüm Volvo modellerni 1969 cc'lik benzinli veya dizel dört silindirli bir motor tarafından tahrik edilme sonucuna varıyor. Farklı süperşarj ile ve hibritler için, güç aktarımının az ya da çok yoğun bir şekilde elektrik çalışma prensibini bu şekilde beliyor.

Elektrik motorunun enerjisi tükenebilir (bu durumda enerji akışı içten yanmalı motora devredilir) veya çok az olabilir: Bu, işleyişini belirlemek için seçilen elektrik akışının gücüne bağlıdır. Gerçekte, hibrit eklentileri olan üniteler, otomobilin ağır yük koşullarında olduğu ve yüksek güç gerektiren durumlarda içten yanmalı motora eşlik eder ve aynı zamanda piller de şarj edilir. Pasif fazlarda, yani yavaşlama ve frenlemelerde ise buna ek olarak, gösterge panelindeki bir düğmeyle, sadece kısa bir süre için elektrikle gitmeyi seçtiğinizde, otonomiyi artırmak için pilleri 220V'ye kardar şarj etme olanağı bulunur. Ve bu durumda, sınırlı trafik olan bölgelerde de piller bir yandan şarj edilirken diğer yandan kullanılabilir olur. Açık olmak gerekirse, iki litrelik Volvo motorunun gücü şimdi D2 versiyonlarının 120 HP'si ile XC90 T8 TwinEngine modelinin 402 HP'si arasında bulunuyor. Buna ek olarak, en yeni Volvo modellerinin yer aldığı iki CMA ve SPA modüler platformun potansiyeli, yakında göreceğimiz saf elektrik ünitelerinin düzenlenmesini daha da mümkün kılıyor.









ANTİK MÜCADELE

Karmaşık bir dünyada hibrit ve elektrik dünyasının zorluklarının kırk yıldan fazla bir süre önce, 1977 sonbaharında, ABD pazarı için ilk 244/245 Lambda sondasıyla donatılmasıyla birlikte pazarın aynı marka tarafından ele geçirilmesi neredeyse kaçınılmazdı. Bu, egzoz gazındaki oksijenin varlığını algılayan, katalizörün doğru çalışması için hava/yakıt karışımının ideal aralıkta tutulduğu bir cihazdı. O zamanlar bu gereksiz bir cihaz gibi görünüyordu. 1993'ten beri, katalitik konvertörün İtalya'da bile zorunlu hale geldiği (genel olarak Euro1 olarak adlandırdığımız standart doğduğu için), tüm otomobiller bununla donatıldı. O zamandan beri, köprünün altından çok fazla su geçmiştir ve Volvo'nun çevresel saygı alanındaki vaatleri, hem araştırma alanında, hem de ECC (Çevresel Konsept Otomobili) konseptinin, akümülatörler ile şarj edilen bir hibrit olduğunu gösterdiğinde daha da anlaşılmaktadır. Bir gaz türbini projesi bile ortaya koydular; benzin ve dizel için "mevcut" alternatiflerin, 90'larda ilk nesil V40'ın bifuel versiyonlarında olduğu gibi.

ÖNCELİK İNSANLARI KORUMAK

Otomobiller, insanlar tarafından sürüldükçe, Volvo her zaman yolcuyu korumayı önemseyecek. Bu neredeyse yüz yıl boyunca, aynı güvenlik konseptiyle markayı tanımlayan bir misyon haline geldi.

Üç noktalı emniyet kemerleri standart olarak takılırken, diğerleri kendi yatkınlıklarını bile öngörmediler. Yetmişli yıllarda onlara kemeri bağlamayı hatırlatan uygulamalı casuslar, nasıl direndiklerini görmek için düzinelerce modeli bir duvara karşı çarpıştırdılar (ve sonuç olarak, onları daha da geliştirdiler). Bir bilim kurgu filmi gibi görünen ve o zaman - iki ya da üç yıl içinde - haksız bir şekilde eleştirilmesine rağmen koruma önlemleri, seri üretimde kendine yer buldu. Ortada hiç bir hikâye yok: Güvenlik, şüphesiz geçmişten beri bir ticari marka haline gelmiş olan Volvo'nun her zaman yeteneklerinin bir parçası olmuştur. Firmaların güvenlik konusunu düşünmedikleri zamanlarda bile.



KURUCULARIN TERCİHİ

Bu kaygının nedeni, markanın kurucuları Assar Gabrielsson ve Gustaf Larson'un sözleriyle açıklanıyor: "Otomobiller insanlar tarafından yönlendiriliyor: bu yüzden her Volvo'nun inşasının altında yatan prensip güvenliğidir".

Eğer aydınlanmış bu iki girişimci hâlâ aramızda olsalardı, ahlaklarına ne kadar saygı gösterildiğini ve birçok yönden onlardan sonra gelenlerin bile bunun üstesinden geldiklerini görmekten memnun olurlardı. Savaşın sonunda, PV444 ile destekleyici gövde ve lamine ön cam geldi. Onları başarılı hale getiren PV544 modeli ile, bir çarpmanın sonuçlarını en aza indirmek için gösterge panelinin üst kısmı eklenirken, Amazon'da üç noktalı emniyet kemerinin kullanımı 1959'da başladı: başlangıçta sadece iç pazarda bulunurken, 1963'ten itibaren Amerika pazarına da giriş yaptı.

Havacılık mühendisi Nils Bohlin tarafından tasarlanan üç noktalı emniyet kemeri, hala dünyadaki tüm otomobillerde, aynı yapıda ve aynı çalışma prensibinde bulunuyor: makaralar ve piroteknik ön gergiler eklendi ancak temeli hiç değişmedi. 1967'de ebeveynlerin çoğu çocuklarını kabinin etrafında gezinmeye bıraktılar; Volvo ilk ters koltuğu üretti ve bunu hala daha satıyor.

On yılın sonunda, ön koltuk başlıklarının ve emniyet kemerlerinin uyarlanması, arka koltuklara da yansıtıldı.

KABİN ATÖLYESİ

Artık güvenlik alanında yapılan taahhüdün bir dönüm noktası, Mart 1972'de Cenevre Otomobil Fuarı'nda sunulan VESC tarafından temsil ediliyor: neredeyse bütün güvenlik çözümlerini "deneyen" bir otomobil laboratuarı, daha sonra düzenli olarak bütün seri üretim modeller üzerinde çalışmaya başladı. Hiç biri bu testler haricinde tutulmadı. VESC'in testlerinden sonraki her geri dönüş, ilave koruma ekipmanlarını tanıtmak için bir fırsat oldu. 1974 Serisi, perdelerden korunan ve izole




bir konumda bulunan soğutucu rezervuara sahipti. 1991 yılında 850'de başlatılan SIPS (Yan Darbe Koruma Sistemi)'nde ise zemindeki kutulu çapraz parçaların kullanımı sayesinde, bir yandan yan etkinin yanı sıra karşı taraftan gelen enerjiyi dağıtan vücut yapısına sahip olmuştu.

Yeni milenyumda, güvenlik alanında devam eden fikir SCC (Safety Concept Car) ile devam etti. Mevcut üretimin her aşamasında olduğu gibi, ön camdaki göstergeler ile Çarpışma Uyarısı, şehir içinde düşük hızda otomatik fren sistemi ve kör nokta uyarı sistemi eklendi. Bir otomobilin gelişini yansıtan ayna, şerit uyarısı, sinyalsiz şerit değişikliği ile ilgili risklere karşı sürücünün uyarılması, öndeki otomobile odaklı, önceden belirlenen mesafeyi koruyan adaptif cruise control, acil durumlarda frenlerin otomatik aktivasyonu, geri vites için kamera, yolun 180 derecelik görünümü için başka bir kamera, aktif farlar, yüksek enerji emilimi sağlayan kaput, iki düzeyde entegre bebek yükselticileri ile kanepeler yükseklik ayarlanabilir arka koltuk, anahtarsız erişim ve bir insan/makine arayüzü, özel uygulamalar yoluyla bile cep telefonları gibi harici cihazlarla sezgisel bağlantı sayesinde daha kolay hale geldi.

SIRADIŞI BİR TEST MERKEZİ

Volvo'nun güvenlik çalışmalarına olan bağlılığı, Torslanda test merkezinde güçlü bir şekilde devam ediyor. Göteborg yakınlarındaki bu kasabanın topraklarında, homologasyon için gerekli kriterleri ve EuroNcap çarpışma testlerine dahil edilmesi gereken şartları bile aşan bir koruma için, her türlü kazanın simüle edildiği, dünyada benzeri olmayan yapı bulunuyor. Burası bağımsız bir kurum. Çarpışma test laboratuvarında bir sabit bir de hareketli test pisti bulunuyor. Hareketli pist 0 ile 90 derece arasında döndürülerek ayarlanabiliyor. Bu sayede önden çarpma, yandan çarpma ve farkı açılardan farklı hızlarla gelen iki otomobilin çarpışması gibi çok çeşitli kaza senaryolarına göre testler yapılabiliyor. Ayrıca çarpışmayı engelleme veya etkilerini azaltma önlemleri de test edilebiliyor. Tesis yılda 400'den fazla geniş kapsamlı test yapabilecek kapasiteye sahip. Burası, ayrıca son yıllarda hamile kadınların korunmasına yönelik araştırmaların yürütüldüğü yer. Bu bağlamda, bu çalışmalar için aktif ve pasif güvenlik ile ilgili tüm projelerin sorumlusu olan Lotta Jakobsson'un, 2015 yılında Quattroruote tarafından yapılan Gianni Mazzocchi ödülünü alması büyük önem taşıyor.

VOLVO RUHU

Günümüzde, otonom sürüşü yeni hedeflerine odaklanmakta, Volvo'nun uzun süredir çeşitli şehirlerde başarı ile test ettiği ve insansız sürüşü de içeren Sartre projesi bulunuyor. Volvo'nun bu teknolojiyi üretim araçlarında zaten var olan donanımın aynısını kullanarak gerçekleştirmesi takdire şayandır. "Tam otomatik" sürüşü beklerken, Pilot Assist S90,XC90, XC60, V90 ve XC40'ta geçtiğimiz yıllardan beri mevcut durumda: bu, sürücünün otomobili yüksek hızlarda hakimiyetini kolaylaştırmak için seyir kontrol kameralarından yararlanan bir otomatik direksiyon sistemidir. Otomobilin zaten diğer işlevler için donanımlı olduğu sensörlerin, radarın ve diğer algılama sistemlerinin yoğun kullanımı, son olarak, Volvo Cloud aracılığıyla, bunları paylaşmak için yol koşulları hakkında veri toplayan Kaygan Yol Uyarısı'nın daha da geliştirilmesine izin verdi. Diğer yol kullanıcıları ve polis, yol yardımı ve ambulanslarla anbean irtibat halinde: en gerçekçi Volvo ruhunda, güvenliğe uygulanan teknolojinin son durumu karşınızda duruyor.

TARİHTEN ÇARPIŞMA TESTLERİ


1936


1974


1984


1994

HER ZAMANKİ ZAFER ÇIĞLIKLARI

Bugün, Premium otomotiv sektöründe başarılı olan Volvo, uzun bir motor sporları geleneğine de sahip. 1994 BTCC'sinin 850 SW'sinden, 1985 yılında 240 Turbo Group A'dan geçerek Doğu Afrika Safari'yi 1965 kazanan PV 544'e kadar.

Ana yarışta Thed Björk tarafından Cumartesi günü yapılan kupayı ve aynı zamanda yarıştaki en hızlı turu kazandıktan sonra birinciliği de elde etti. Ve sonuç olarak, Mac3 takımında takımın üç otomobilinin açık bir zaferi bulunuyor. Nisan ayının son hafta sonunda, Volvo S60 TC1 Polestar, Dünya Turing Dünya Şampiyonası sırasında Monza yarış pistine yansıtıcıları çekerek, Volvo'nun Konsorsiyum Şampiyonası'nın en üst sıradaki konumunu sağlamlaştırdı ve pilotların arasında ikinci sırada yer aldı. Firmanın diğer iki sürücüsü Nicky Catsburg ve Nestor Girolami, dördüncü ve beşinci olarak ana yarışı bitirdiler, çünkü Catsburg için Björk'ün ardındaki sıralarda üçüncü bitirmesi yeterliydi.



POLESTAR DEVRİ

Volvo birçok yarış laferleri zaferleri elde etti. 2009 yılından bu yana spor temeli olan Polestar: 1996 yılında bir yarış takımı olarak dünyaya geldi, yarışa katıldı, İsveç Şampiyonası Otomobil Şampiyonası'nda diğer şampiyonalarda olduğu gibi S40, C30 ve iki nesil S60 ile büyük başarılara imza attı. Spovrtif onaylar ve pazar başarılarının mükemmel bir birleşimi olan Polestar, kendi markasını 2009'dan itibaren "yüksek performanslı" ürünlere de çevirdi. 90'lı yıllarda Volvo, rekabet alanlarında büyük iddialara kapıldı.

YARIŞ STATION WAGON'U

BTCC'nin bir efsanesi haline gelen 850 Station Wagon'dan başlayarak, İngiliz Touring Şampiyonluğu'na bakalım. 850 SW, İngiliz TWR ile birlikte hazırlanırken, sıralı 6 vitesli X-Trac şanzımanla kombine edilmiş 280 hp'lik 2.0 litrelik 5 silindir ile donatıldı. 1994 sezonunda, aerodinamik düzenlemeler için bir sonraki yıl 850 sedan ve 1996 yılında S40 Racing'e geçecek şekilde aktif oldu. Sadece gerçek ihtişamlara olduğu gibi, 2009 yılında bir video oyunu olan "Volvo - The Game" oyununun, geçmişin diğer otomobilleriyle birlikte başrol oyuncusu oldu.

TUĞLA VE SAFARİ

Bunların arasında, "uçan tuğla" olarak adlandırdıklan 240 Turbo Group A, 300 beygir gücüyle, 1985'te Avrupa Touring ve DTM'yi kazandı.Zamanda daha da geriye gidecek olursak Volvo ve yarış dünyasının iç içe geçtiği başka dönemler de vardı. 1965 yılında, Joginder ve Jaswant Singh kardeşler, Safari Rallisinin bitiş çizgisini ilk kez, yarış tarihinde kaydedilen en iyi farkla PV544'te geçti ve ikincilik ise bir saat 40 dakika sonra geldi. Singh ailesine ait ralliyi kazanan bu otomobil, yenilenmiş ve şimdi Gothenburg'daki Volvo Müzesi'nde hala sergileniyor.





AVRUPA'DA YILIN OTOMOBİLİ: VOLVO XC40

Volvo'nun premium kompakt SUV sınıfındaki yeni modeli XC40, yılda bir kez düzenlenen Cenevre Otomobil Fuarı öncesi, dünyanın en prestijli ödüllerinden biri olan "Yılın Otomobili" (Car Of The Year) ödülünün sahibi oldu.

Yeni modelimiz XC40'a verilen bu ödülün zamanlaması oldukça anlamlı" şeklinde konuşan Volvo Cars Başkan ve CEO'su Hâkan Samuelsson sözlerini: "Yeni modelimizle birlikte Volvo ürün gamında farklı boyut ve sınıflara ait üç adet küresel SUV modeli yer alıyor. Büyümemizde önemli bir rol üstlenen yeni Volvo XC40 her geçen gün daha da büyüyen kompakt SUV segmentinde bizi temsil ediyor" şeklinde tamamladı.

Yeni Volvo XC40'ın almış olduğu ödülle birlikte Volvo ürün gamındaki her bir SUV modeli Avrupa ya da Kuzey Amerika olsun yılın otomobili seçilmiş oldu. Büyük hacimli SUV segmentinde yer alan XC90 ve orta boy segmentinde yer alan SUV XC60 son iki yıl üst üste Yılın Pick-Up/Çok Yönlü (Truck/Utility) aracı seçilmişti. 2018 Avrupa'da Yılın Otomobili ödülü yeni Volvo XC40'ın almış olduğu ilk ödül değil. Yeni Volvo XC40 daha önce İngiltere'nin önde gelen otomobil yayını What Car? tarafından Yılın Otomobili seçilmişti.

Yeni Volvo XC40, Volvo Cars'ın yeni kompakt modüler otomobil platformunu (CMA) kullanan ilk model olup, bu platform elektrikli otomobillerde dahil bundan sonraki 40 serisi otomobillerde de kullanılacak. Geely ile birlikte geliştirilen CMA her iki markaya da ölçek ekonomisinden yararlanma imkanı tanıyor.

XC40, ayrıca Volvo'nun dijital anahtar teknolojisi ve bağlantılı servisler platformu Volvo On Call ile desteklenen otomobil paylaşım özelliğiyle yollara çıkan ilk Volvo olmasıyla da özel bir konuma sahip. Bu teknoloji sayesinde kullanıcılar fiziki olarak bir anahtar transferine gerek olmaksızın otomobillerini aileleri veya arkadaşlarıyla paylaşabiliyor.

Yeni Volvo XC40'ta Volvo Cars'ın; Pilot Assist, Şehir içi Aktif Güvenlik, Yoldan Çıkma Uyarısı ve Yardımı, fren desteği de dahil olmak üzere Çapraz Trafik Uyarısı Sistemi ve sürücünün otomobili dar park alanlarında manevra yapmasına yardımcı olan 360° kamera sistemi gibi donanımlar yer alıyor.





Volvo Cars Başkan ve CEO'su Håkan Samuelsson yapmış olduğu değerlendirmede: "Büyüme noktasında net bir stratejiye sahibiz ve güvenlik, bağlantılı hizmetler ve otomobillerin elektrikle geleceğe hazırlanması gibi konularda otomotiv endüstrisine öncülük etmeye devam edeceğiz." dedi ve ekledi: "Yeni Volvo XC40 bünyesinde barındırdığı teknolojilerle stratejimizi en iyi şekilde yansıtıyor. Müşterilerden gelen tepkiler kadar bugün burada COTY'nin vermiş olduğu ödül de bizim doğru yolda ilerlediğimizi gösteriyor."

YENİ VOLVO XC40

Kabindeki tasarım, yaşam kalitesi ve sürüş dinamikleri, İsveç'ten gelen kompakt SUV'un en önemli avantajları.



FOTOĞRAFLAR: HÜSEYİN ALSANCAK



Dünya başka bir yöne giderken Volvo, paslanmaz station wagon geleneklerine bağlı kalabilir mi? Hayır. Tam da bu konuya değinecek olursak Volvo, 2010 yılında Çinli Geely'nin yörüngesine girdiğinde, kademeli olarak ağırlık merkezini SUV'lara doğru kaydırdı. Bu adımla Volvo markası gerçekten önemli bir yola girmiş oldu. İşte bu yüzden, uzun süredir beklenen XC40'ın SUV segmentine adım atması bizim için sürpriz olmadı.

FORM VE FONKSİYON

Orta büyüklükte bir SUV olmasına rağmen XC40, yolda 443 cm uzunluğundan çok daha fazla olan önemli bir mevcudiyete sahip. Büyük kardeşleri XC90 ve XC60'a göre biraz küçük olabilir, ama yine de size bunu hissettirmiyor. Tam tersine: Arka pencere bölümündeki oldukça uzun tasarım ve kare formundaki profil çizgisi, orantılarını ve hacmini ihtişamlı bir şekilde yüksek gösteriyor. Elbette, üstyapının şekli, özellikle arkada yaşam alanı teması üzerinde olumlu bir etkiye sahip. Markanın yeni nesil XC90 ve XC60 modellerinde kullanıcı ile buluşan "Thor'un Çekici" isimli ön aydınlatma grubu, XC40'ta yeni bir tasarım yorumu ile karşımıza çıkıyor. Bu etkileyici tasarım, otomobilin tamamında devam ediyor.

XC40, XC90 ve XC60 gibi daha büyük XC modellerinde kullanılan 12 inçlik dokunmatik geniş ekranı kompakt premium SUV segmentine de taşıyor. Ödüllü Sensus bilgi ve eğlence sistemi pratik bir kullanım sağlarken, dokunmatik ekran aynı zamanda otomobilin birçok fonksiyonuna erişimi kolaylaştırıyor. Sensus, sezgisel dokunmatik ekranlardan sesli kontrole kadar çok doğal bir kullanıma sahip. Hayatı kolaylaştıran ve daha eğlenceli hale getiren Sensus, asgari sayıda düğme kullanılarak maksimum kolaylık sağlanıyor. Kompakt boyutlarına rağmen büyük bir kabin hacmine sahip olan XC40 standart olarak; TFT dijital 12.3 inçlik sürücü ekranı ve 12 inçlik orta dokunmatik ekranla geliyor. Dijital sürücü ekranı, otomatik olarak etraftaki ışığa göre ayarlanıyor ve sürücü için en önemli olana göre öğelerin boyutlarını değiştiriyor. Otomatik olarak sürücüye kullanışlı ve ilgili bilgileri gösteriyor.

Bütünüyle entegre navigasyon sisteminde kısa talimatlar sürücü ekranının ortasında yer alırken, büyük, dikey harita ekranı da yolu güzel bir şekilde gösteriyor.

Sınırsız ve ücretsiz güncelleme sunuluyor; böylece haritalar ömür boyu güncel kalıyor. Yeni Volvo XC40'ta dünyada ilk kez sunulan, genişletilmiş İnternet bağlantılı hizmetlerde bulunuyor.

Benzersiz bir ses deneyimine sahip XC40'ın seçenekleri arasında, konsola entegre dünyanın ilk hava kanallı subwoofer hoparlörüne sahip Harman Kardon Premium Sound sistemi de bulunuyor.

Opsiyonel elektrikli bagaj kapağına sahip olan XC40'ın bagaj kapasitesi 460 litreye ulaşıyor. Kabinde çok fazla yer olması (elbette büyüklüğüne bağlı olarak) herkes için uygun: aileler için, aynı zamanda aracını kendi eşyalarıyla dolduranlar için de… Bu da tasarımcıların sahip olduğu özveriyi açıklıyor. Cepler, bölmeler, çekmeceler, eldiven kutuları, genel anlamda rafine ve basit kullanım sunan yönlere sahip. Bu yönler zarif bir yolcu bölmesi sunmayı engellemeden elde edilmiş. Belki Gösterge bölümünün ve daha genel olarak panellerin ve kaplamaların, hedeflerini ve müşteri beklentilerini tam anlamıyla karşıladığı ortada.

ÜSTÜN GÜVENLİK SİSTEMLERİ XC40'I ZİRVEYE TAŞIYOR

XC40 teknoloji alanında, yeni 90 ve 60 serisi otomobillerde yer alan ödüllü güvenlik, bağlantı ve eğlence-bilgilendirme teknolojilerini kompakt SUV segmentine de getiriyor. Pazardaki en donanımlı kompakt premium SUV olan Yeni XC40'da yer alan güvenlik ve sürücü yardım özellikleri arasında Volvo Cars'ın Pilot Assist Sistemi, City Safety, Yoldan Çıkma Önleme ve Engelleme, fren desteği ile Kavşak Uyarısı ve sürücülerin dar park alanlarında manevra yapmalarını kolaylaştıran 360 derece kamera özelliği yer alıyor. Tüm güvenlik sistemleri, kullanıcıların Volvo'dan bekledikleri yüksek güvenlik seviyesini ve daha da fazlasını sunmak üzere ahenk içinde birlikte çalışıyorlar.

Volvo Cars'ın 2020 hedefi olan yeni nesil bir Volvo otomobil içinde 2020 yılı itibariyle gerçekleşecek bir kazada kimsenin hayatını kaybetmemesi ya da ciddi bir yaralanma yaşamamasın hedefine taşıyacak en önemli güvenlik sistemlerinden biri olan ve Aktif Güvenlik önlemleri arasında yer alan City Safety, yolda yardımcı sürücü gibi davranıyor. Otomobilleri, yayaları, bisikletlileri ve hatta büyük hayvanları belirliyor ve sürücüyü uyarıyor. Aynı zamanda yerinde ve hızlı bir tepki için frenleri ve ön emniyet kemerlerini hazırlıyor. Sürücü uyarılara zamanında tepki gösteremezse ve bir çarpışma olmak üzere ise, otomobilin otoma-











tik olarak fren yapmasını sağlıyor ve böylece çarpışmadan kaçınılıyor veya çarpışmanın yaratacağı hasarın minimuma inmesini sağlıyor. Yoldan çıkma önleme sistemi, XC40'ın beklenmedik bir şekilde yoldan çıkacağını algıladığında devreye giren bir acil durum sistemi. Sistem otomobilin radarını ve kamerasını kullanıyor. Görünür yol çizgilerine göre otomobilin yolun neresinde olduğunu belirliyor. 65 ile 140 Km/s arasındaki herhangi bir hızda, yoldan çıkma durumunda, emniyet kemerlerini otomatik olarak milisaniyeler içinde kilitleyerek tepki gösteriyor ve koltuklarda bulunan özel bir sistem ile darbeyi emerek yolcuların omurgasının zarar görmemesini sağlıyor. Emniyet kemeri, yolcuları uzun süren yol dışı durumlarda korumak üzere otomobil duruncaya kadar gerilmiş bir şekilde kalıyor.

Pilot Assist, yarı otonom sürüşü destekleyen ve çeşitli teknolojileri bir araya getiren bir sistem. Koşulları değerlendirerek otomatik olarak öndeki otomobil ile mesafeyi koruyacak şekilde hızı ayarlayarak otomobilin şerit içerisinde gitmesini sağlıyor. Adaptif Hız Sabitleyici ise istenilen hız ayarlandıktan sonra öndeki otomobil ile güvenli mesafeyi koruyarak otomatik olarak belirlenen hızda ve yola devam etmenizi sağlıyor.

50 Km/s'nin altındaki hızlarda, Pilot Assist hız sabitleyici ile birlikte çalışıyor ve otomobili şeridinde tutmak için direksiyona etki ediyor. Ek güvenlik paketi IntelliSafe Surround'u da içeriyor ve bunun içinde kör nokta bilgi sistemi, arka çarpışma uyarısı ve yan trafik uyarısı bulunuyor. XC40'ın kullandığı diğer bir akıllı güvenlik teknolojisi de Karşı Şerit İhlali Önleme Sistemi. 60 ile 140 Km/s arasındaki hızlarda devreye giren sistem, XC40 sürücünün şerit çizgisini geçerek karşıdan gelen bir aracın yoluna çıkmak üzere olduğunu algılarsa, sürücüyü uyarıyor ve çarpışmadan kaçınmak için direksiyona müdahale ederek otomobili kendi şeridine döndürüyor.

BİR TAKIM KALİTE

XC40, çeşitli elektrifikasyon derecelerine uyum sağlamak için hazırlamış, kompakt modüler mimarinin kısaltması olan yeni platform CMA'yı kullanarak piyasaya sürüldü. Öte yandan dizel sevk ünitesi, birkaç yıl önce başlatılan ve diğer modeller için de kullanılan dört silindirli modüler motor ailesinin bir parçası. İsveçli SUV, bu nedenle testler sırasında ortaya çıkan özelliklerden de görülebileceği gibi modern bir makinedir. Dinamik bir bakış açısı ile acil durumlarda güvenilir bir otomobil. Model, sadece güvenli olduğunu kanıtlamakla kalmıyor, aynı zamanda sakin bir sürüş içinde bile olunsa, güvenlik teknolojileri her durumda biraz da göze çarpıyor. XC40, sınırlı bir toplam kütleye sahip (test koşulları altında 1.900 kg). Bu Volvo'nun dinamik özelliklerinin, tutarlılığı tanımlanmasına katkıda bulunan parçaların genel seviyesinde aranmalıdır: sürüş konumundan direksiyonun özelliklerine, ses yalıtımından trimin kalibrasyonuna ve akışkanlığına kadar. Ve çeşitli sürüş destek sistemlerinin müdahalelerinin keskinliği...

SEYAHATİNİZ BOYUNCA SESSİZ

Öncelikli olarak sakin kullanımda bu SUV kimseyi hayal kırıklığına uğratmaz. XC40, ilk ve en önemlisi sessiz bir SUV. Muazzam PZero lastikler tarafından üretilen yuvarlanma gürültüsü bile oldukça düşükken, aynaların alanından bir miktar düşük ses ve arka kısımdan gelen ufak bir sarsılmayla model, bozuk yolda olduğunuz hakkında sizi uyarmaya başlıyor. Zemin bozukluklarını hafifleten süspansiyonun iyi çalışması, arkada oturan yolcuları ayırt etmeksizin konforu üst seviyeye çıkartıyor. Test ettiğimiz model 190 HP güç üreten 2.0 litrelik D4 dizel motora sahip. Dört tekerlekten çekiş sistemi ile gelen bu ünite, konforun yanında performansı da garanti ediyor. Kıvrımlı ve keskin virajlı yollarda güvenle ilerlerken yavaşlamak istediğinizde, fren sistemi net bir duruş sergiliyor. Elektrik destekli direksiyon sistemi ise yumuşak ve hisli yapısı ile kendisini sevdirerek kullanıcı ile bütünleşiyor.

Ve son notu da yakıt tüketimine veriyoruz. Kütleyi olumlu yöne çeviren aerodinamik yapı sayesinde gerçek kullanım şekli ile, kıyaslanan rakiplerinden daha düşük oranları görüyoruz: 6.5 lt/100km'lik bir değerde geziniyor ki bu da çok iyi bir rakam.

KÜÇÜK BEKLENTİLERE BÜYÜK CEVAP

Hyundai, SUV güvenirliğini, markanın çekiciliğini ve Avrupa'daki pazar payını artırmak için yepyeni modeli KONA'yı 99.900 TL'den başlayan fiyatlarla Türkiye'de satışa sundu.











Hyundai Genel Müdürü, Önder Göker

Hyundai, SUV sınıfına 2001 yılında Santa Fee ile giriş yaparak büyük başarı elde etmiş ve 2015 yılında Tucson ile bu başarıyı sürdürmüştü. Bu başarılarını şimdi yepyeni bir SUV modeliyle sürdürmek isteyen Hyundai, ürün gamını KONA ile zenginleştiriyor. Santa Fe ve Tucson modellerinin yanı sıra, kompakt özellikleri ve pratik yapısıyla öne çıkan KONA, B-SUV segmentinde yer alarak markanın satışlarına ve imajına katkıda bulunacak. Ayrıca KONA'nın tamamen elektrikli bir versiyonu da var. Hyundai KONA, cesur bir tasarıma, hayatı kolaylaştırıcı özelliklere ve güncel güvenlik teknolojilerine sahip bir model. Modern kentsel müşterilerin yaşam biçimlerini ifade eden ve Avrupalı kullanıcıların beklentilerine göre geliştirilerek üretilen Hyundai KONA, gelişmiş motor teknolojisiyle de hem segmentine hem de otomotiv endüstrisine renk getirecek. Çünkü Hyundai KONA, 2021 yılına kadar piyasaya sunulacak 30 yeni modelden biri. Tüm bu yeni modeller ile birlikte Hyundai'nin Avrupa'daki önde gelen Asyalı otomotiv markası olma yolundaki hedefi için oldukça önemli bir kilometre taşı.

ZARİF VE KESKİN HATLAR

Hyundai'nin yeni aile kimliği olan basamaklı tip ızgarayı benimseyen KONA'nın ön yüzü oldukça etkileyici ve güçlü. Çoklu ön far grubu ve LED gündüz sürüş farları ön bölümdeki görsel etkiyi artırıyor. Çoklu Ön Far Grubu, zarif ve keskin şekillerle kendinden emin bir duruş sergilerken aynı zamanda araca yenilikçi bir görünüm kazandırıyor. Cesur ön ve arka tasarımı sayesinde otomobil, beklenilenden daha geniş bir duruş sergiliyor. Tamamen yeni olan KONA'nın tasarımı, sıra dışı ve kaslı hatlardan oluşuyor. Geniş duruşu desteklemek adına üstündeki farklı kontrastlı çamurluk dizaynıyla karakterize edilen KONA, şık tavan barlarıyla da sportif ve maceracı ruhunu zirveye taşıyor. Aracın arka kısmındaki spoylerde yer alan LED arka lambası da görsel olarak tasarıma yardımcı oluyor.

Hyundai KONA, 4.165 mm uzunluğa, 1.800 mm genişliğe ve 1.565 mm yüksekliğe (tavan barları dahil) sahip. Kaslı görüntüsünü 18 inçlik jantlarla destekleyen KONA'nın siyah renk tavanı ve 9 farklı dış renk seçeneği bulunuyor. İç mekandaysa zarif ve kaliteli bir his veren gösterge paneli dikkat çekiyor. Bu göstergenin üstünde pürüzsüz yüzeyler bulunurken, boyalı parçalar da teknolojik ve konforlu karakteri temsil ediyor.

GÜÇ ÜNİTELERİ VE DÖRT TEKERLEKTEN ÇEKİŞ SİSTEMİ

Hyundai KONA, en son teknoloji ürünü güç aktarma organları ve dört tekerlekten çekiş sistemiyle donatılıyor. Başlangıç seviyesinden itibaren KONA'da sunulan motor seçeneklerinde son derece yüksek tork ve mükemmel yakıt verimliliği bulunuyor. 1.0 lt ve 1.6 lt olmak üzere, iki farklı turbo şarjlı benzinli motor, manuel ve çift kavramalı (DCT) şanzımanlarla kombine ediliyor. Hyundai, 6 ileri manuel şanzımanı 120 beygir gücündeki 1.0 litrelik T-GDI seçenekte kullanırken, serinin en hızlı ve en keyifli versiyonu olan 177 beygirlik güçlü 1.6 litre T-GDI motoru da 7 ileri DCT şanzımanla sunuyor. Hyundai'nin kendi geliştirdiği 7 ileri çift kavramalı (7DCT) şanzıman ve dört tekerlekten çekiş sistemi sadece olarak yüksek güçlü 1.6-litre T-GDI versiyonda satışa sunulacak.

Hyundai KONA, Türkiye'de 3 farklı donanım seviyesiyle satışa sunuluyor. Modelin giriş seviyesi olan 1.0 litre 120 beygirlik T-GDI motor, 6 ileri manuel ve 4x2 çekiş sistemiyle öne çıkıyor. Sadece Style donanım seviyesiyle satışa sunulan aracın fiyatı 99.900 TL. Daha fazla donanım isteyenler ise 1.6 litrelik T-GDI motoru ve 177 beygirin keyfini bir arada alırken aynı zamanda 7 ileri DCT şanzıman ve 4x4 çekiş sisteminin ayrıcalığını da yaşamış oluyorlar. Elite donanım seviyesi 130.000 TL'lik bir etikete sahipken güvenlik donanımlarıyla daha da zenginleştirilen Elite Smart ise 139.000 TL'ye satılıyor. Hyundai, KONA'da sunduğu çift renk kombinasyonu (siyah tavan rengi) için de 1.200 TL opsiyon bedeli sunuyor.

SKODA'NIN YENİ SUV ATAĞI: KAROQ

Skoda'nın SUV atağının yeni temsilcisi olan Karoq, Türkiye pazarına güçlü bir giriş yaptı. Karoq, 1.6 litre dizel motorun yanı sıra 1.0 ve 1.5 lt benzinli motor seçenekleriyle tercih edilebiliyor.











Yüce Auto Skoda Genel Müdürü Zafer Başar



Skoda markasının satışa sunduğundan bu yana kısa zamanda büyük beğeni toplayan Kodiaq ile başlayan SUV atağının devamı niteliğindeki Karoq, markanın segmentteki başarısını bir adım daha ileriye taşıdı. Markanın kompakt SUV segmentinde daha güçlü olmasını sağlayan Karoq, 121 bin 900 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuldu.

Yüce Auto Skoda Genel Müdürü Zafer Başar, Skoda'nın model yelpazesine yeni eklenen Karoq'un, Türkiye'de de oldukça popüler olan kompakt SUV segmentinde daha güçlü olmalarını sağlayacağını ifade ederek, "Hepinizin bildiği gibi, SUV tipi araçlara olan ilgi sadece Avrupa'da değil, benzer şekilde Türkiye'de de bir hayli artmış durumda. Bu eğilimin azalmayacağı, aksine bugünkü gibi hızla artmaya devam edeceği de bir gerçek. İşte burada gördüğünüz Karoq modeli, Skoda'nın büyüme stratejisinin önemli bir parçası ve Karoq bu önemli segmentte en iddialı modellerden biri olacak. Skoda, SUV araçlara verdiği önemi kanıtladı. Kodiaq büyük ilgi gördü ve Karoq'un da aynı ilgiyi görmesini bekliyoruz" dedi.

TAMAMEN YENİ BİR MODEL

Skoda'nın kompakt SUV sınıfındaki temsilcisi olacak Karoq, gerek adı gerekse de tasarımı, yapısı ve donanımlarıyla tamamen yepyeni bir otomobil olarak öne çıkıyor. Tıpkı Kodiaq'ta olduğu gibi markanın SUV tasarım dilinin gerçek bir temsilcisi olan Karoq, modern dış görünümüyle etkileyici bir duruşa sahip. Keskin geometrik şekilli farlarla üç boyutlu bir görünüm sunan aracın ön bölümü, güvenlik ve sağlamlığı ifade ediyor. Yandan bakıldığında ise aracın arkaya doğru alçalan tavanının, D-sütunu ve sivri arka kısımla görsel olarak uzatıldığı fark ediliyor. Şişkin çamurluklar ise, Karoq'un güçlü görünümünü pekiştiriyor. Aracın arka bölümünde kullanılan yatay çizgilerse, gövdenin genişlik algısını güçlendirmekte. LED teknolojili arka stop lambaları, iki parçalı olarak tasarlanmış. bir Skoda klasiği olarak, stop lambalarında "C" şeklini görmek de mümkün. Araç 4.382 mm uzunluğa, 1.841 mm genişliğe ve 1.605 mm yüksekliğe sahip. Böylelikle iç mekanda arka koltuktakilere 69 mm'lik bir diz mesafesi sunuluyor. 2.638 mm'lik uzun dingil mesafesi (dört tekerlekten çekişli versiyonda 2.630 mm) Karoq'a yolda konforlu bir sürüş sağlarken, iç mekanın da cömertçe şekillendirilmesine olanak tanımış.

Karoq'un 521 litrelik bagaj kapasitesi, arka koltukların yatırılmasıyla 1.630 litreye yükseliyor. Üç bağımsız arka koltuktan oluşan "VarioFlex" sistemi, tüm koltukların tamamen çıkarılmasına olanak tanıyor. Böylelikle Karoq, 1.810 litre bagaj hacmine sahip bir araca dönüşüyor.

ÜÇ MOTOR SEÇENEĞİNE SAHİP

Skoda Karoq, Türkiye'de ikisi benzinli ve biri dizel olmak üzere toplam üç farklı motor seçeneğiyle satışa sunuldu. Benzinli motorlar 1.0 lt (115 PS) ve 1.5 lt (150 PS) seçeneklerinden oluşurken, dizel motor olarak ise 115 PS üreten dizel ünite yer alıyor. 1.0 litre benzinli ve 1.6 litre dizel motor seçeneklerini, 6 ileri manuel veya 7 ileri DSG otomatik vites kutusu ile satın almak mümkün. Bununla birlikte 1.5 lt TSI benzinli motor, DSG otomatik şanzımanla eşleştirildi ve düşük yakıt tüketimi için silindir kapama teknolojisiyle donatıldı. Bu sistem, fazla güç gerektirmeyen durumlarda silindirlerin yarısını kapatıyor. Bunun yanında tüm motor seçeneklerinde start-stop ve fren enerjisi geri kazamın teknolojileri de mevcut. En zorlu koşullara göre geliştirilmiş ve sınıfında örnek oluşturacak bir şasiye sahip Karoq'un 1.5 lt motor seçeneğinde, Kasım ayından itibaren 4x4 çekiş özelliği de sunulacak.

MAZDA MX-5 İLE PİST GÜNLERİ



Mazda MX-5 90'lı yıllarda gelen ilk jenerasyonu ile çocukluğumuzun kahramanlarından birisi olmuştu. Şimdi ise güncel nesli ile harikalar yaratıyor.

Yazı: Buğra Özkan

MX-5'i test etmek için Mazda Pist Günleri kapsamında İzmit Körfez pistine geldik. Bilgilendirme konuşmasının ardından kaskımızı giyinip, pit stoptaki kumaş tavanlı MX-5 Roadster ve açılabilir metal tavanlı MX-5 RF modellerinin yanına ulaştık. Keskin bakışları ile İtalyan tasarımı süper sport otomobilleri andıran Mazda MX-5, bu görüntüsünü, markanın sürücü ile otomobili bütünleştiren KODO tasarım dilinden alıyor. Bu otomobil, küçük boyutlara, düşük ağırlığa ve 1.5 litrelik yüksek sıkıştırma oranlı atmosferik motora sahip.

Süre turuna başlıyoruz...Asfalt sıcak ve MX-5'in üzerini açarak kendimizi rüzgarın akışına bırakıyoruz. Üç, iki, bir... Performans içeren 131 HP gücündeki motor yaklaşık 8.000 d/d bandına kadar soluksuz bir şekilde ilerleyerek heyecanlı bir sürüş deneyiminin perdelerini aralıyor. Kıvrımlı yollara kendinden emin giren MX-5, hafif bir gövde salınımına maruz kalsa da denge kontrol sistemi ile kontrolde olmayı iyi bi-





liyor. Rakamsal anlamda üstün görünmeyebilir ancak otomobilin kokpitine geçip kısa bir sürüş yaptığımızda bu rakamlara inanamıyorsunuz. Arkadan itişli bu makine, hissiyatlı direksiyon sistemi sayesinde kullanım kolaylığı sağlıyor. 6 ileri manuel şanzıman, bağlantı yoluna çok yakın olduğu için kaz tepkilerinde kareket ettiğini görüyorsunuz.. Geçişler hızlı ve akıcı. Birinci viteste üst devirlere gelip aynı performansla ikinci vitese geçtiğinizde arkadan keyif veren küçük kaymalar yaşanabiliyor. Tabii ESP sistemini devre dışı bıraktığınızda otomobil arkadan kaymaların tamamını sürücüye bırakıyor. Pistin iki ayrı bölümünde slalom için konulmuş kukalar bulunuyor. Bu bölüme hızlı girmemize rağmen MX-5, 'ben buradayım sakin olabilirsin' dercesine limitlerini zorlamanıza izin veriyor. Böyle bir otomobilin yakıt tüketimi değerlerini merak edenler için daha önceki sayılarımızda testlerimiz mevcut ancak kısaca tekrarlamak gerekirse 5,5 lt/100 km'lik bir tüketim değerini yakalamanın oldukça kolay olduğunu belirtelim. Ekonomi ve performansı bir arada bulmak zor diyenlere Mazda MX-5'i işaret edebiliriz. Tabii sürüş keyfi ve tüm bakışların üzerinizde olması unsurlarını unutmadan.

Test sürüşümüzün ardından devam eden Mazda Pist Günleri etkinliği ile Mazda sahipleri de bu organizasyonu deneyimledi. Bu etkinlikle MX-5'in tüm jenerasyonları ve diğer Mazda modelleri ile birlikte kullanıcılar pist turları attı ve eğlence dolu sosyal bir gün geçirdiler.

LÜKS SEDAN GÜNCELLENDİ

Audi, Yeni A6 ile standartları yeniden belirliyor. Yeni Audi A6, Porto'da düzenlenen uluslararası basın lansmanıyla tanıtıldı.



Audi, yeni A6 ile başarılı sedan modelinin sekizinci neslinde, segmente sayısız yenilik getiriyor. Dijitalleşme, rahatlık ve sportiflik yönünden, incelikle tasarlanan Audi A6, lüks sınıf otomobiller arasında çok yönlü bir yetenek. Tümüyle dijital ve dokunmatik MMI sistemi, kolay kullanım sunuyor. Sistematik olarak dijitalleştirilen iç mekan, segmentinde çığır açacak nitelikte. Süspansiyon, pürüzsüz bir sürüşün konfor ve dengesini, sportif bir karakter ile bir araya getiriyor. Tüm motor seçeneklerinde rahatlık ve verimliliği gözeten yarı hibrit sistem yer alıyor.

YENİ GÖVDE VE EBATLARLA ÜST SEGMENTTE DAHA GENİŞ KOLTUK ARALIĞI

Yeni Audi A6'nın gövdesi, iç mekanın rahat atmosferine katkıda bulunmuş. Gelişmiş aerodinamiğin de bunda payı büyük. Daha sonra pazara sunulacak motorda 0,24 gibi bir hava sürtünme katsayısına sahip olan sedanda, sofistike aeroakustik karakteri sayesinde yüksek hızlarda bile sessiz bir yolculuk imkanı sunuluyor.

Bir diğer faktör ise, otomobilin verdiği kalite hissinin ve sportif yol tutuşunun temelini oluşturan, yüksek gövde burulma direnci. Audi, şasinin üretiminde çelik ve alüminyumu akılcı bir şekilde bir arada kullanmış. Ön süspansiyon takozu gibi parçaların yanı sıra, kapılar ve motor/bagaj kapakları, alüminyumdan üretilmiş.

Yeni Audi A6, önceki neslinden bile daha geniş hacimli bir iç mekana sahip. Arka koltukların aralığı, önceki nesilden ve başlıca rakiplerden daha geniş. Ayrıca ön ve arkada genişlik ve tavan yüksekliği de, bir önceki nesle kıyasla iyileştirilmiş durumda. Artan genişlik sayesinde, otomobilin bagajına iki golf çantası yan yana sığdırılabiliyor. Bagaj kapasitesi ise530 litre olarak korunmuş. Bagaj kapağı, bir ayak hareketiyle açılabiliyor.

Tümüyle yeni baştan tasarlanan koltuklar, Audi A6'nın uzun mesafe yolculuklar için tasarlanmış bir sedan olduğunun altını çiziyor. Birçok farklı ayar seçeneği sunan ergonomik ön koltukların sunduğu













üst düzey konfor, havalandırma ve masaj gibi opsiyonel fonksiyonlarla daha da geliştirilme potansiyeli taşıyor. Otomobilin içindeki havanın kalitesi de aynı ölçüde yüksek. Opsiyonel hava kalite paketi, iki parfüm seçeneği, iyonizer ve etkili bir hava filtresi sistemi sayesinde iç mekanda atmosferi daha da geliştiriyor. Geniş cam panellere sahip olan panoramik cam açılır tavan, içeriye bol miktarda ışık alınmasını sağlıyor. Entegre fıskiyeli ön silecekler ve opsiyonel ısıtmalı ön cam, rahatlık hedefiyle geliştirilen diğer özellikler arasında.

MOTORLAR VE SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Yeni Audi A6, ilk etapta 3.0 TDI motor seçeneği ile pazara sunulacak. A6'da kullanılan dizel motor 286 hp gücündeki dizel motor ise (ortalama yakıt tüketimi 5,8 – 5,5 litre/100 km, CO2 emisyonu 150 – 142 g/km) krank miline 620 Nm tork aktarıyor. 3.0 TDI motorda sekiz ileri tiptronic şanzıman yer alıyor. 3.0 TDI motorda quattro dört tekerlekten çekiş sistemi standart olarak bulunuyor. Tiptronic şanzımanda kendinden kilitlenen merkezi diferansiyel yer alıyor. Vites geçişleri ise tümüyle otomatik.

Tiptronic şanzımana opsiyonel olarak eklenebilen spor diferansiyel, gücü arka tekerlekler arasında aktif olarak dağıtarak, A6'nın dinamizmini daha da artırmış. Tıpkı dinamik tüm tekerlerden yönlendirme, sönümleme kontrollü ve uyarlanabilir havalı süspansiyonda olduğu gibi, diferansiyel de elektronik şasi platformu tarafından kontrol ediliyor. Bu sistemler, yenilikçi bir hassaslıkla, birbirleriyle bağlantılı bir şekilde çalışıyor. Sürücü, Audi drive select sistemi sayesinde birçok sürüş modu arasından dilediğini seçebiliyor. Konfor ile sportiflik arasında yer alan seçenekler, önceki versiyonda olduğundan çok daha net bir geçiş sunuyor.

Yeniden tasarlanan tekerlek süspansiyonunun birçok parçası da alüminyumdan üretilmiş. Audi A6, 21 inçlik tekerlekleri ve 255/35'lik lastiklerine rağmen, önceki versiyona kıyasla daha rahat ve sessiz bir sürüş deneyimi sağlıyor. Ön aksta, alüminyumdan üretilmiş sabit kaliperli frenler bulunuyor. Audi, dört farklı süspansiyon alternatifi sunuyor: dinamik süspansiyon, spor süspansiyon,sönümleme kontrollü süspansiyon ve yine amortisör kontrol özelliğine sahip olan uyarlanabilir havalı süspansiyon.

Süspansiyona getirilen yenilikçi çözümler sayesinde yeni Audi A6, önceki versiyonuna kıyasla kayda değer ölçüde daha sportif olmuş. Standart özellik olarak gelen ilerici direksiyonun halihazırda otomobile kattığı sportiflik, direksiyon açısı arttıkça daha da belirgin hale gelirken, yeni süspansiyon konsepti otomobilin zemine verdiği tepkileri incelikle yansıtmış. Şehir içinde yüksek manevra kabiliyeti sunan yeni Audi A6, kırsal yollarda çevik, otobanda ise dengeli ve konforlu bir otomobil.



OPEL CROSSLAND X

Opel X ailesinin yeni üyesi Crossland X dikkat çeken tasarımı ve kompakt boyutları ile SUV modellere göz kırpıyor.

Yazı: Buğra Özkan

Opel'in yeni X DNA'sının ikinci üyesi modern çift renkli tasarımı ve teknolojik yenilikleri ile birçok kullanıcıya hitap eden bir otomobil. Markanın önem verdiği AFL LED farları normal farlara kıyasla yüzde 40 daha fazla aydınlatma performansıyla araca hem tasarım hem sürüş güvenliği açısından büyük artı sağlayarak dikkatleri üzerine çekiyor. Modelin ön panjurunda markanın yeni yüzünü yansıtan tasarım dilinin kullanıldığı görülüyor. Selefi olan Meriva'ya göre SUV karakteriyle daha çok ön plana çıkan Crossland X bu yönünü yerden yüksek yapısı, dikkat çeken tampon ekleri ile yansıtıyor. Modele arkadan baktığımızda L şeklindeki LED farlara yer verildiği görülürken bu farların etrafında krom detaylarla süslenerek burada da kalite algısını katkı sağladığı görülüyor.

Crossland X, 410lt'lik bagaj hacmiyle





Teknik Veriler:	
Motor:	4 silindirli 1199 cc turbo benzinli
Beygir gücü:	110 HP @ 5500 d/d
Tork:	205 Nm @ 1500 d/d
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum hız:	187 km/s
0-100 km/s hızlanma:	11.8 sn
Ortalama tüketim:	5.4 Lt / 100 km
Bagaj Hacmi:	510 Lt
Ağırlık:	1214 Kg
Fiyat:	132.000 TL



sınıf standartlarını karşılayacak seviyede bir alan sunuyor. Arka koltuklara geçtiğimiz zaman yolcular için iyi bir diz ve baş mesafesiyle araç sınıfındaki rakiplerine göre oldukça konforlu. Otomobil panoramik cam tavan ile ferah hissettiriyor. Kokpit kısmına gelecek olursak araç arkada sunduğu ferah ön kısma yansıyor. Malzeme kalitesi ile kokpit bekleneni karşılıyor.

Test konuğumuz Crossland X, 1.2 litrelik 110 HP güç ve 205 Nm tork üreten turbo beslemeli benzinli Ecotec motor ve 6 ileri manuel şanzımanıyla eşlik etti. Bu motor otomobilin şehir içinde yeterli performans vermesini sağlıyor. Otomatik şanzımanın geçişleri ise biraz gecikmeli olsa da konforlu ve akıcı gerçekleşiyor. Araç ile yakaladığımız ortalama tüketim verisi ise fabrika verisine yakın bir şekilde 6.2 lt/100 km oldu. Konforlu süspansiyonları bozuk zeminlerde rahat bir kullanım sağlayarak sadece dış tasarımda değil. Model sürüş konusunda da SUV hissiyatını veriyor. Süspansiyonun yumuşak olması zorlu virajlarda sert süspansiyonlu araçlara göre negatif etki sağlasa da Crossland X virajlarda kullanıcısına yeterli performansı sunuyor. Exellence donanımlı test aracında Opel kardeşlerinde kullandığı üst sınıf teknolojik donanımlara yer veriyor. Test aracımızın opsiyonlu fiyatı 132.000 TL başlangıç fiyatı ise 96.500 TL'den satışta.

MERCEDES GLC 350 e



Mercedes'in ülkemizde satışa sunduğu yeni elektrik destekli Plug-in Hybrid modeli GLC 350 e test konuğumuz.

Yazı: Buğra Özkan

Günümüzde tüm markaların yöneldiği iki segment trendleri belirliyor: SUV modeller ve elektrikli otomobiller... Mercedes her iki beklentiyi de tek bir otomobilde harmanlıyor. Test otomobilimiz daha önce de konuğumuz olan ve geleneksel içten yanmalı motora sahip versiyon ile birkaç detay haricinde aynı görünüme sahip. Gelelim bu detaylara... Dışarıda ilk göze çarpan, tahmin edilebileceği gibi model isminin sonunda yer alan "e" harfi oluyor. Bu da GLC'nin şarj edilebilir hibrit motora sahip olduğunu gösteriyor. Modelin kaputunun altında 2.0 litrelik turbo beslemeli benzinli motor görev alıyor. Bu motora da elektrikli ünite eşlik ediyor. Her iki ünitenin birlikte çalışması ile elde edilen 327 HP (211 HP + 116 HP) güç ve 350 Nm tork (elektrik motoru ile birlikte 560 Nm), 7 ileri otomatik şanzıman vasıtası ile dört tekerleğe aktarılıyor. Bu değerler 2 ton ağırlığındaki SUV modeli 5.9 saniye gibi kısa bir süre içinde 0'dan 100 km/s hıza taşıyor.

Asıl mesele hibrit bir ünitenin ekonomi sunuyor olması iken Mercedes mühendisleri bu durumu çözmüş gibi görünüyor. GLC 350 e yaklaşık 3 saatlik bir sürede hızlı şarjla boş bataryadan yüzde yüz doluma geçerken 34 km'lik bir menzil sunuyor. Ayrıca elektrikli kullanım için dört ayrı seçenek sunuluyor. Bu seçenekler ile tamamen elektrikli sürüş (batery), uygun olduğu durumlarda elektrikli sürüş (hibrit), batarya dolumu odaklı sürüş (save) ve içten yanmalı motor gücü artırılarak





(charge) modunda kullanılabiliyor. Tamamen elektrikli sürüş esnasında aracın maksimum hızı ise 140 km/s bandına ulaşabiliyor. Bunula birlikte model, hızlı sürüşlerde veya dik yokuşlarda otomatik olarak benzinli motoru devreye alıyor. PLUG-IN HYBRID teknolojisi, ayrıca 3,0 kW'lık bir geleneksel prizde sadece dört saatte %20'den %100'e kadar şarj imkanı sağlıyor. Sürüş esnasında ayağınızı gaz pedalından çektiğiniz anda, akıllı bir çalıştırma stratejisi sayesinde akü otomatik olarak şarj oluyor ve araç bu sayede 0 g/km'lik bir CO2 emisyon değerine ulaşabiliyor. Ev ve iş yeri arasında 30 km'lik bir mesafe olan kullanıcılar için yakıt masrafı ödemeden ulaşım sağlamak mümkün olabiliyor. Testimiz esnasında hibrit model ile 100 km'lik ölçüm ile 7.8 lt/100 km'lik bir değer elde ettik. Bunun sebebi batarya bittiğinde hibrit çalışma prensibinin güçlü olmaması ve içten yanmalı benzinli motorun tek başına 13-14 lt/100 yakıt tüketiyor olması.. Ancak düzenli batarya dolumu ile şehir içi kullanımlarda bu değer 3 litre oranına da düşürülebilir. Modele performans odaklı bakıldığında ise harikalar yaratıyor. Sport+ modunda elde edilen 327 HP güç ve 560 Nm tork değeri ani bir ivmelenme ile sırtınızı koltuğa yaslıyor. Otomobilin genel konforu ve viraj performansı ise Mercedes yıldızına yakışır biçimde beklentilere tam cevap veriyor. Direksiyon net ve fren mesafesi hibrit sistemle gelen dinamo ile çok daha kısa.

Gerektiğinde ekonomik, istenildiğinde ise performans sunan GLC 350 e, bilinçli kullanımlarda şehir içi tüketimi ile memnun edecektir. Diğer taraftan modeli şarj etmeyi unuttuğunuzda hızla yükselen bir tüketim değerine hazırlıklı olmak gerekiyor.

Teknik Veriler:	
Motor:	4 silindirli 1998 cc benzinlli+elektrikli
Güç:	327 bg @ 5000 d/dak
Tork:	560 nm @ 0-2000 d/dak
Şanzıman:	7 ileri otomatik
Maksimum hız:	235 km/s
0-100 Km/s:	5.9 Sn
Ort.Tüketim:	2.6 Lt/100 km
Bagaj hacmi:	395 lt
Ağırlık:	2025 kg
Fiyat:	522.268 TL

DACIA DUSTER 1.4 dCi 4x4

Dacia Duster, yeni dış görünüme, iç tasarıma ve güncel teknolojilere kavuştu. Bu yenilenme ile birlikte SUV model, ilk dört ayın segment lideri konumuna geldi.





Yazı: Buğra Özkan

Dacia Duster, bir önceki neslinde, ihtiyaçlara net cevaplar veren bir SUV olarak karşımıza çıkmıştı. Uygun ölçekli fiyatı ve sunduğu pratiklik ile birçok kullanıcının gözdesi haline gelen kompakt SUV, yeni nesli ile de bu başarısını sürdürmeye devam ediyor.

Modelin tasarımına göz attığımızda daha kaslı ve güçlü bir görünümle bizleri karşılıyor. Yeni krom radyatör ızgarası, otomobilin en uç köşelerinde yer alan farlarına kadar uzanarak daha geniş görünmesini sağlıyor. Gündüz LED aydınlatmaları içeren üç parçalı far grubu, Duster'ın yeni imzası niteliği taşıyor. Geniş arka kısımda ise kare forma kavuşan yeni farlar daha modern bir görünüm oluşturuyor.

Yeni SUV'un iç mekanda en çok göze çarpan yönü, iyileştirilmiş kalite algısı ve yeniden tasarlanan gösterge paneli oluyor. Yeni gösterge paneli, Duster'ın SUV karakteri ile bütünlük sağlıyor. Orta konsol önünde 74 mm daha yükseğe konumlandırılmış MediaNav Multimedya Sistemi, segmentindeki en kısa görüş mesafesine sahip. Yeni Duster, ön, arka ve yanlarda olmak üzere dört kameradan oluşan 360° görüş kamera sistemine sahip. Sistem, sürücünün araç çevresindeki alanı görmesini sağlayarak park etmeyi kolaylaştırıyor. Ön tekerleklerin açısının rahat görülebilmesi için yan aynaların altına yerleştirilmiş kameralar bulunuyor.

Yenilenen iç mekanda otomatik klima kumandaları kaliteyi artırarak kolay kul-





lanım sunuyor. Konumu değiştirilen el freni sayesinde 4x4 kumandası ve eşya gözleri için ekstra alan bulunuyor. Model, hem önde hem de arkada seyahat eden yolcular için cömert bir yaşam alanı sunuyor. Duster'ın 455 litrelik geniş bagaj hacmi, arka koltuklar katlandığında 1478 litrelik dev bir yükleme alanı haline geliyor.

Yeni Dacia Duster, ülkemizde ikisi dizel, ikisi benzinli olmak üzere dört ayrı motor seçeneği ile kullanıcılarla buluşuyor. Daha önce test ettiğimiz 1.2 litrelik turbo beslemeli benzinli ünitenin performans ve özellikle yakıt tüketim değerleri oldukça başarılıydı. Bu kez 1.5 litreli dCi dizel ünite ve dört tekerlekten çekiş sistemine sahip versiyonla birlikteyiz. 110 HP güç ve 250 Nm tork üreten bu motor 6 ileri manuel veya test otomobilimizde yer alan 6 ileri EDC otomatik şanzımanla kombine edilebiliyor. Otomobilin hafif sayılabilecek 1.3 tonluk ağırlığı sayesinde, kalkış ve ara hızlanmalar çabuk gerçekleşiyor. Yakıt ekonomisi konusunda ise sınıfının en iyi değerlerinden birine sahip Duster, 4.4 lt/100 km'lik bir karma tüketim değeri sunuyor. Sete dönük süspansiyon sistemi, güven veren bir yol tutuşu sunarken kon-

DONANIM SEÇENEKLERİ

Comfort standart donanım: LED dış aydınlatmalar, ESC + HSA, ABS + AFU, 6 adet hava yastığı (ön, yan, perde), hız ayar ve sınırlayıcı, otomatik yanan ön farlar, ön sis farları, HDC (Yalnızca 4x4 versiyonda), elektrik takviyeli direksiyon, stop&start sistemi, 16 inç çelik jantlar.

Opsiyon: Dacia MediaNav Multimedya sistemi, 16 inç alüminyum alaşımlı jant, metalik renk

Prestige standart donanım: Comfort donanım seviyesine ek olarak; elektrikli yan aynalar ve arka camlar, arka park sensörleri, sürücü tarafı kol dayama, deri direksiyon, sürücü bel destek ayarı, yüksekliği ve derinliği ayarlanabilir direksiyon, 16 inç alaşımlı jantlar.

Opsiyon: Dacia MediaNav Multimedya sistemi, metalik renk, Tekno paket (MediaNav + geri görüş kamerası), Look paketi, otomatik klima, Vizyo paket (Kör Nokta Uyarı Sistemi + 360°kamera + MediaNav), Eller Serbest Dacia Kart Sistemi.

fordan ödün vermiyor. Duster, yolda ve arazide sürüşü kolaylaştıran yeni sürüş destek sistemleri ve ekipmanlarını bünyesinde barındırıyor. Model, otoyolda daha güvenli bir sürüş için araç hızına göre direksiyon takviyesi oranını değiştiren bir sistem içeriyor. Bu, özellikle arazi koşullarında da sürüşü kolaylaştırıyor.

Yeni Duster, güvenlik konusunda da göz dolduran standart ekipmanlara sahip. İlk kez standart olarak sunulan yeni perde hava yastıklarının yanı sıra üst donanım seviyesinde opsiyon olarak sunulan Kör Nokta Uyarı Sistemi, hız ayar ve sınırlayıcı, otomatik yanan farlar gibi faydalı sürüş destek sistemleri ise ek güvenlik sağlıyor. Yolda ve arazide daha konforlu bir performans sunan Duster, test etmiş olduğumuz 4x4 versiyonunda Yokuş İniş Destek Sistemi ve 4x4 Bilgilendirme Ekranı gibi yeniliklere sahip. 360° kamera, otomatik klima ve Eller Serbest Dacia Kart Sistemi opsiyon olarak kullanıcılara sunulan ekipmanlar olarak göze çarpıyor. Geniş aileler, macera severler ve ekonomi-kalite orantısına dikkat eden kullanıcılar için Yeni Dacia Duster oldukça iyi bir seçenek.



Teknik Veriler:	
Motor:	4 silindirli 1304 cc dizel
Beygir gücü:	110 HP @ 4000 d/d
Tork:	260 Nm @ 1750 d/d
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum hız:	171 km/s
0-100 km/s hızlanma:	11.9 sn
Ortalama tüketim:	4.4 Lt / 100 km
Bagaj Hacmi:	445 Lt
Ağırlık:	1304 Kg
Fiyat:	76.800 TL

DACİA BU YIL RUN TO SKY ORGANİZASYONUNUN ARAÇ SPONSPORU OLDU...

Hakkını Ver sloganı yollara çıkan ve Mart ayında satışa sunulan markanın SUV modeli Yeni Duster, Türkiye'nin en zor yarışı olma özelliğine sahip bu organizasyonda yerini alıyor. Türkiye'nin en çok satılan SUV modeli Duster 4x2 ve 4x4 versiyonlarıyla organizasyona destek veriyor. Yeni Duster, insanın ulaşmakta zorlandığı parkurlarda ulaşım sağlıyor. Organizasyonun en zorlu parkuru ise "Dacia Duster'la hakkını verenler" olarak adlandırılıyor. Türkiye'nin 4x4 lider markası Dacia'ya bu ünvanı kazandıran modeli Duster, güçlü karakterini vurgulayan dış tasarımı ve tamamen yenilenen iç tasarımı ile müşterilerine kalite ve konforu bir arada sunuyor. Yeni Duster, gerçek bir SUV'un konforunu ve off-road becerisini bünyesinde barındırıyor. Motor seçenekleri arasına yeni 1.2 TCe 125 bg (4x2) benzinli motoru da ekleyen Yeni Duster, Türkiye'de bütün müşterilerinin talebine cevap verebilecek iki benzinli, iki dizel olmak üzere dört motor seçeneği ile satışa sunuluyor.

BMW i3s

Nihayet saf elektrikle çalışan performanslı otomobiller hayatımıza girdi. Bmw i3s de bu modellerden bir tanesi.







Yazı: Buğra Özkan

Elektrikle çalışan küçük premium model, içinde keyifle oturup etrafı dolaşmak ve incelemek için şimdiye kadar karşımıza çıkan en ilgi çekici araçlardan bir tanesi. Ancak sürüş olarak büyük farklılıklar içermiyor. i3 lansmanından geçen 3 yıl aradan sonra i3s: daha hızlı, daha alçak, biraz daha geniş ve isminde performansı simgeleyen "s" takısı alarak karşımıza çıkıyor. Model, alışılmadık geri dönüşümlü malzemeler ve plastik detaylara sahip. Bununla birlikte iç mekanda, genelde fuarlarda görmeye alışık olduğumuz konsept otomobil detayları yer alıyor ve bu oldukça ilgi çekici görünmesini sağlıyor. Orta kısımda yer alan 10.3 inç büyüklüğündeki dev ekran üzerinden navigasyon, bilgi eğlence sistemi gibi detaylara erişilebiliyor. BMW i3 şehir otomobil olduğu için yine bu ekran üzerinden trafik ve park yeri gibi detaylar izlenebiliyor. Bununla birlikte dijital sürüş göstergesi üzerinden, otomobilin pil seviyesi, yol bilgisayarı gibi özelliklere erişilebiliyor. İnce yapılı ön koltuklar arka yaşam alanını genişletirken oldukça rahatlar.

Bmw i3s, arkadan motorlu ve arkadan itişli bir otomobil. Standart versiyondaki 170 HP güç ve 250 Nm tork değeri i3s ile birlikte 184 HP güç ve 270 Nm tork bandında karşımıza çıkıyor. 6.9 saniyelik 0-100 km/s koşusu gerçekleştiren modelin maksimum hızı ise 160 km/s olarak iyileştirilmiş. BMW'nin ChargeNow kartı ile birçok toplu şarj istasyonunda sınırsız erişim sağlanabiliyor. Testimiz esnasında yüzde 10'dan tam batarya dolumuna yaklaşık 5 saatte erişebildik. Bu dolum ile ortalama 250 km'lik bir menzil elde edilebiliyor ve şehir içinde uzun menziller kat etmiyorsanız i3s ile dolu dolu bir gün geçirebiliyorsunuz. Modelin performansı da etkileyici. Elektrikli motorun devir beklemeksizin 270

Nm torku anında sunması oldukça eğlenceli bir sürüş yaşatıyor. Ancak ekonomi odaklı olan ince lastikler neticesinde virajlarda dikkat edilmesi gerekiyor. Buna ragmen BMW i3s, küçük bir otomobilden beklenmeyen çevikliğe sahip. Fren pedalını kullanmaksızın ECO PRO + modunda, ayağınızı gaz pedalından çektiğinizde bataryaya elektrik depolayan sistem fren lambalarını yakarak aracı yavaşlatabiliyor. Bu ivmelenme ise gaz pedalı ile hafifletilerek uygun yavaşlama sağlanıyor ve frenlerin ömrü uzuyor. Bmw i3'ün 170 HP'lik versiyonu 263.800 TL'den başlarken, i3s versiyonu 280.700 TL'lik başlangıç fiyatı ile sunuluyor. Test aracımız ise üzerindeki donanımlarla birlikte 338.154 TL'lik fiyat etiketine sahip.



Teknik Veriler:	
Motor:	27.2 Kwh saf elektrikli
Beygir gücü:	184 bg
Tork:	270
Şanzıman:	1 ileri otomatik
Maksimum hız:	160 km/s
0-100 km/s hızlanma:	6.9 Sn
Ortalama tüketim:	13-14 kwh/100 km
Bagaj hacmi:	261 lt
Boş ağırlık:	1340 kg
Fiyat:	338.154 TL



RENAULT SCENIC

Fransız crossover, markanın Mercedes-Benz ile birlikte geliştirilen yeni turbo benzinli motoru kullanan ilk modeli oluyor. Düşük devirlerde oldukça sakin ve sessiz bir karakter ortaya koyuyor.



Avrupa'da, C segmentinde, dizel motorların egemenliği devam etmesine rağmen (% 73), müşteri tercihleri değişmeye başladı. Ve bunun sebebi de açıkça ortada: bazı şehirlerin belediye başkanları tarafından açıklanan dizel ünitelerin belli olmayan geleceği. Bu nedenle üreticiler, tip onayı için kullanılan yeni, daha gerçekçi test koşullarında bile çevreyi çok az kirleten ve çok daha az yakıt tüketen benzinli motorlar geliştirmeye odaklanmaya başladılar. Bu trendin en son örneği, Renault Nissan-Mitsubishi ittifakının Daimler ile işbirliği içinde tasarladığı 1,332 cm3 doğrudan enjeksiyonlu dört silindirli bir turbo olan Renault 1.3 TCe. Ünite Fransızlarda ilk kez Scénic›te; Almanlarda ise yeni A-Serisi'nde kullanıyor. Bu motorun karakteristiği, mekanik performansın iyileştirilmesi için sürtünmelerin azaltılmasına ve dolayısıyla tüketimin azalmasına dikkat çekiyor: silindirler, Nissan GT-R'de kullanılan kaplamaya sahip ve eksantrik milleri ile valfler arasında makaralı kavrama kolları bulunuyor. Turbo, takviye basıncını daha doğru bir şekilde kontrol etmek için elektrik kontrollü bir waste-gate valfine sahip.

İHTİYACINIZ OLAN İKİLİ

Sonuç, düşük devirlerde çok sakin ve sessiz bir motor: Scenic yükünü yarı kolaylıkta trafiğe taşırken yeterli olan doğrusal ivmeyi elde etmek için gaz pedalına biraz basmanız yeterli. Bu araçta aynı zamanda 140 hp ve 160 hp gücündeki ünitelerde bulunan(diğer yandan, 115 hp üzerinde mevcut değildir) EDC çift kavramalı şanzımana da sahip. Bununla birlikte, tüm performansı değerlendirmek istiyorsanız, motor güçlü ve net bir şekilde hissediliyor. Bununla birlikte, otomatik olarak yedinci viteste (1000 rpm'de yaklaşık 50 km/saat) seyir hızında motor 2,600d/d civarında döndüğünden, takometrenin sınırlarını keşfederken zorlanabilirsiniz. Bu hızlarda Scenic'in konforunu takdirle karşılıyoruz. Önceki versiyonların çok yönlülüğünü kaybetmiş olmasına rağmen, sürücü ve yolcular için hoş bir otomobil olmaya devam ediyor.


K EX 1757









MINI COOPER S

Kişiselleştirme, bilgi-eğlence ve mekanik güncellemelerden nasibini alan küçük İngiliz, lüks arayışında olan gençlerle (ve tabii ki orta yaş nesliyle) yüzleşmek için her zamankinden daha hazır.











Yeni Mini geleceği parlak bir araç: küçük bir modacı olarak kökenlerini ve günlük hayatımızdaki trafiğin doğasını iyi bilir. Bu nedenle, şehir içinde ve kıvrımlı yollarda, kullanıcısı ne yapması gerektiğini bilmese bile o, size karşı kendinden emin bir karakter sergiliyor: özetle size beklenmedik bir rahatlık sunuyor. Mini büyüdü, toplamda 385 cm uzunluğuyla 1959'da ortaya çıkan dedesinden ayıran 80 cm'lik kısımda ADAS da dahil olmak üzere evrimin temel taşlarını barındırıyor. Bilgi-eğlence sistemi, yeni yedi ileri Steptronic şanzıman (çift kavramalı, One'dan Cooper S'e kadar mevcut), yenilenmiş motorlar ve benzeri görülmemiş özelleştirmeler ile göze çarpıyor. İşte bu, İngiliz otomobilinin size göstermeye çalıştığı şey. Örneğin, yan oklardaki rozetleri kendi yaratıcılığınızla şekillendirerek veya adınızı üzerine yazdırarak (3B yazıcı aracılığıyla) yeniden tasarlayabilirsiniz. Aynı şey eşik kısmı için de geçerli: Kapıyı her açtığınızda özel bir "hoşgeldin" yazısının olması gibi mesela. Ardından, farlar ve ışıklar, alaşımlı jantlar, tanıtılmamış renkler için piyano siyahı yeni yüzeyler: Bunlar, daha önce hiç görülmemiş renk kombinasyonları ve materyaller için "Yours" özel kişiselleştirme programı içeren Mini'yi özelleştirme olanaklarından sadece birkaçı... İşte bu otomobil böyle bir otomobil.

LED TOPLULUĞU

Güçlü kişiliğinin yanı sıra, yeni LED'lerin iç mekana verdiği etki de ortada: Yolcu önündeki gösterge panelinin bulunduğu bölüm, Union Jack'in motifini anımsatıyor. Son yıllarda bizi alıştırdığı bukalemun benzeri renk seramonisiyle Mini'nin ortam ışıklarını aydınlatıyor. İngiliz bayrağı yine arka lambalarda kendini belli ediyor. Önde, yeni LED farlar otomatik uzun hüzme fonksiyonunu da kapsıyor. Performansta optimize edilmiş yedi motordan (benzinli ve dizel) Cooper S'in 192 beygir gücündeki ünitesiyle eğlenmek için bütün özelliklerini test ettik ve Mini'nin her zaman aksiyona hazır olduğunu tekrar hatırladık. Sürüş kabiliyeti hakkında, eğer akışkanlıktan bahsediyorsanız ortada pek de yeni bir şey yok. Ya da neredeyse diyelim: geçmişe oranla çok az değişti, ESP sayesinde direksiyon veya gaz pedalıyla abartılı hareketler sergilemeye başlarsanız her zaman müdahale etmeye hazır.

GAZA BAS VE RAHATLA

Değişmeyen şey, tekerleğin arkasındaki duygulardır: Sürüş, gaz pedalının hareketinin ön tekerleklere müdahale ettiği ana bağlı olarak tipik "açma-kapama" ile karakterize ediliyor. Ve bu durum, yeni çift kavramalı şanzımandan bile etkilenmedi. Cooper SD ve JCW (170 ve 231 hp) modellerinden ikincisi, tor konvertörlü sekiz ileri bir otomatik şanzımana sahip. Güncellemeler ise üç veya beş kapılı fark etmez tüm Mini ürün gamını kapsıyor.

FERRARI 488 PISTA

Bu, otomobilin kökenini okuduğunuz zorlu bir isim; kaderini değil. Üstün Ferrari deneyimlerinden elde edilen hazineden yola çıkarak, yoldaki performans kabiliyetini daha da genişletmek için geliyor.



Ferrari'nin her zamanki neşeli ve sofistik performansı ile kendini yeniden ön plana çıkaran, görkemli ve büyülü bir gizemi var. Her zaman yeni bir Ferrari kullandığımızda, Maranello'da birkaç yıl içinde daha fazlasını yapmanın bir yolunu nasıl bulabileceklerini merak ediyorsunuz. Yakın bir geçmişte benim için sadece kişisel bir deneyim olarak 488 GTB ile buna şahitlik etmiştik. Bugün, bunun mümkün olduğuna dair bir kanıt daha var. Üç, dört, beş defa ve altı... Pistteki her turunda, bunun Ferrari'nin doğasında yer aldığına bir kez daha şahitlik ediyorsunuz. Bu özel otomobilin ismi 488'in amaçlarından çok daha fazlasını işaret ediyor ki bu da hem yollar hem de pistler için mükemmel olduğunu gösteriyor. Bu isim kökenlerini ve teknik geçmişini üstüne basa basa vurguluyor. 488 Pista... Öte yandan, onu isteyen ve tasarlayanlar için en büyük vaadi, sadece performans değerlerini daha mutlak ve aşırı hale getirmek değil; bu değerleri sürüş ve kullanılabilirlik açısından hiçbir taviz vermeden devam ettirmek oluyor. Gündelik de kullanmayı düşünenleri sevindiren kontrollü karakter, bu canavarı kullanmanız için profesyonel bir yarışçı olmanızı gerektirmiyor.

TURBO USULÜ

İki turbonun karşısında bulunan V8 motor, 8000 devir/d hattında bir homurtu ile çalışıyor. Her zaman sportmenliğin mezarı olan süper şarjlı beslemeye rağmen, turlardaki vahşilik bu fazlalığı unutmanızı sağlıyor. Bu V8'in ardındaki sır, aşırı yüksek beygir tarafından garanti edilen çılgın dürtünün de ötesinde yer alıyor. Ancak etkilemek için sadece bunlar yetmiyor. Şaşırtıcı görünen yeni unsurlar var. Örneğin, Race modunda gerçekten bir yarış otomobilinin vitesini değiştiriyormuş gibi görünen çift kavramalı şanzımanın yeni stratejileri veya tarif edilemez bir muhteşemlik hissi veren karbon-seramik frenler. Ve ardından otomobilin ön tasarımı: kelimenin tam anlamıyla delice görünüyor. Ancak, bunları teker teker söyleyerek, dikkati, harikulade karmaşıklığına çekmek istemeyiz.

İşte genel sonuç: bu zıt örnekler arasındaki denge, sizi nefessiz bırakıyor. Atlar ile oynamak için bulunan pist düzlüğü, frenleri, eğrileri, hızlanmaları, direksiyon ve trim sağlamlıklarını test etmek için özel olarak ayrılmış: Bu Ferrari size güzel hissettirmek ve sizi ikna etmek için asfaltın her metresini sonuna kadar kullanıyor. Herhangi bir zorlukla karşılaşmadan, 488 Pista'nın yaptığı her şeyi anlatmak için: elinizde aşırı denebilecek her şey var ama bunları birleştirdiğiniz zaman ortaya çıkan sonuç gerçekten takdire şayan. Belli bir noktaya kadar, sizin emirlerinize izin veriyor: çok fazla baskı kabul etmiyor, ama sizi tuzağa da düşürmüyor. Ritim çılgın, olağanüstü, harika seviyelere ulaşıyor. Alttaki sıfatlar her zaman aynıdır, ancak ortada duyumlar yok. Çünkü nesilden nesile, her zaman daha derine iniyorlar ve giderek daha da aşırı bir hal alıyorlar. Ve sonra bu 488, tüm bu gösterinin tadını çıkarmanızı sağlıyor: her hareket anında sanki bir yıldırım gibi ilerliyor, ama aynı zamanda üzerinizde baskı kurmamaya çalışıyor. Ve bu anlamda liyakati, onun yapabileceğiniz her şeye hürmet ettiği kristal saflığındaki samimiyetinden geliyor. Bu gerçekten inanılmaz bir şey.



FORD GT

Le Mans'ta zafer mi? Tamam. Bu, yarış için doğan bir otomobilin kökenini teoriye indirmenin mükemmel bir yolu.

Bu sefer hikâyeye ihtiyacımız yok çünkü hikayenin kendisi kanlı canlı karşımızda duruyor. Olağanüstü hikâyeler yaratmak için, onun manyetik varlığı yeterli oluyor. Arkasındaki efsane motoru, her bir çizginin kapladığı biçim ve işlevsellik arasındaki referans labirenti büyüleyici. Tarzın mimarları, genellikle Modena şehrinin parçalarından doğarlar ancak GT her zaman bu kuralı çiğneyen klasik bir istisna olmuştur. Onun doğum yeri Ontario'da, bu tür nesnelerin yaratılması konusunda uzmanlaşmış bir şirket olan Kanadalı Markham yer alıyor. Sonuç olarak, tesadüfi bir ayrıntı bile aslında üzerinde düzinelerce çalışılmış bir emeğin eseri oluyor. 2013'ün sonunda, akşamları ve hafta sonları, firmanın genel merkezi olan Dearborn'da bir bodrum katında gecesini gündüzüne katan bir avuç Ford Performance mühendisinin iradesiyle doğmuş olan projenin kökeni ve oluşumundan çok daha fazlası yer alıyor. GT40'ı efsane olarak nitelendirmemizi sağlayan süper üçlü efsanesi, yarım yüzyıl sonra Le Mans'ta kazanılabilecek bir otomobilin gerçekleştirilmesine adanmış bir iş olarak karşımıza çıkıyor.

MERKEZDEKİ KOLTUK

Otomobilin önündeyken, her şey daha net hale geliyor. Çünkü bu, size yarış otomobili karakterinin geçmişen geldiğini hissettiriyor: kapı yükselerek açılıyor. GT40 daha sonra 2004 versiyonunda yeniden başladı. Sebep ise: karbon hücresi, yarış kullanımı için onaylanmış gerçek bir kafes olan boru şeklinde bir yapıyı içeriyordu. Bu nedenle pilot ve yolcu kabin içinde bir santim bile ekstra yer bulamıyordu. Bu anlamda israfı önlemek için, koltuk boylamasına ileri kaymıyor ve bunun yerine size doğru gelmesi gereken direksiyon ve pedal oluyordu: sonunda konum bulunuyor, ancak hak ettiği kadar mükemmel değildi.

Her halükarda, bu set, Ferrari'de veya Lambo'da zaten görülen bir durum yerine, sürücüler için bir çalışma ortamının daha fazlasını hatırlatıyor: bir tüneldeki dört anahtar bu GT'yi size hatırlatmak için gereken herşey. Günlük kullanım için satın alınabilecek bu süper otomobil, unutamayacağınız şeyleri yapan bir makinedir.

Ciddi olmaya karar verdiğinizde bir numarayı ölçün: Track modunu seçin. Sadece durağan pozisyondayken seçilebilir olmasının bir nedeni var: GT, anında cazibesi olan atletik bir jestle anında yeniden şekilleniyor. Le Mans'ta (rastgele bir yer söyleyelim dedik...) lastik değişimini yapar gibi araç bir anda beş santimetre alçalıyor. Yapı aşırı hale geliyor. Öyle ki onu o an sadece pistte kullanabilirsiniz. Yalnızca sağduyunun GT'yi hak ettiği şekilde keşfetmesine izin verdiği tek yerde bu durum geçerli olur.

Onu tasarlayanlar için, GT'nin karakterini tanımlamada temel ilham kaynağı, Ferrari 458 Speciale idi. Daha sonra (her ne kadar kulağa şaka gibi gelse de) yarışa eklenecek olan McLaren 675 LT, mühendisleri bile mükemmel bir şekilde tanımlanmış bazı yönleri incelemeye karar verdi. Aslında, GT her ikisini de hatırlatıyor, aslında bir tür sihir yaratsa bile, hem İtalyan'ın samimi ve yapıcı etkinliği hem de İngiliz'in kaldırımları ve müfrezeleri için içgüdüsel yeteneğin yerini bulduğu yer haline gelebiliyor. İkincisine kıyasla, daha az iyi niyetli ve biraz daha 'güvenmeye daha eğilimli bir model: vites kavrama sınırları ile oynayın, etrafında dans edin ve zaman zaman ideal yörünge ya da mükemmel yanlamalar arasında seçim yapın, kutsal sürüş yetenekleri gerektirmez. Bu, sıradan ve profesyonel bir pilot olan arasındaki farkı gösterir. Virajlardaki zarif kolaylık, yük transferlerine tepki veren saf hızıyla mükemmel bir tork oluşturuyor: her şey şimşek gibi şipşak oluyor, ancak tahmin edilemezlik yok. Direksiyon ayrıca size yardımcı oluyor: 488 GTB'ninki gibi telepatik değil, fakat her halükarda hizmetinizde. Samimiyet ve detay bolluğu ile önünüzde olan her şeyi anlatıyor. GT, tüm yarış araçları gibi temiz bir sürüş için doğdu. Direksiyonda ve direksiyon simidi arasında mükemmel bir dengede kurmak için orada durun, bu tam anlamıyla saf bir şiir.

Kaçırdığımız güzel bir şey var: bir virajdan diğerine farklı bir şekilde gitmek. Omuzları saran 656 beygir muazzam ve kulağa hoş geliyor. V6 güçlü, ancak şiddetli değil: 7000d/d'da duruyor ve bazen hepsini kullanmak bile istemezsiniz. Orada birkaç yüz devir bırakın, çünkü uzantı olduğuyla kalıyor. Daha sonra çift debriyajı sorgulayacak olursak, bu mükemmel. Frenler gibi: tam gövdeli pedal ve büyük bir ısırık geliyor. Bazen karbon seramik ile bir gecikme anı geliyor, sonra faizi ile geri ödeniyor. Canlandırıcı, ama tuhaf filmler yapmayın: Tek boynuzlu Ford'un bin kopyası da (dört yıl boyunca 250 şer adet) zaten tükendi.






Yazı: Birkan Demir Çalışkan

SOKAKLARIN EN SERT SİLAHI

Cadde motorları konusunda KTM'nin bugünlere gelmesini sağlayan Duke serisinin son halkası olan yeni 790 Duke'un Türkiye lansmanı Mayıs ayında gerçekleştirildi. KTM 790 Duke, 14.750 Euro'luk bir fiyata sahip.



Avusturyalı motosiklet üreticisi KTM, arazi şartlarındaki olgunlaşma döneminin ardından caddeleri de ele geçirmek için Duke serisini yollara çıkardığı 1994'ten günümüze büyük bir aşamayı ardından bıraktı. 620 Duke ile başlayan KTM'nin cadde motorları serisinde yıllar içerisinde 125 cc'den 1290 cc'ye uzanan bir yelpazeye yayıldı. Günümüzdeki son halka, KTM 790 Duke ise geçtiğimiz ay Türkiye'de 14.750 Euro'luk fiyatlardan satılmaya başlandı. KTM 790 Duke, su serinin bir klasiği gibi algılanabilecek tasarımıyla hemen kendini belli ediyor. Kiska tarafından ortaya çıkartılan tasarımda büyük kardeş 1290 Super Duke R'dan alınan genler mevcut. Neşter keskinliğindeki tasarımda LED ön far ve turuncu detaylar ile tam bir KTM klasiği.

KTM yöneticilerinin iddiasına göre, çift silindirli motor bloğuna sahip olmasına rağmen hafifliği ile virajlarda tek silindir motosikletlerden beklenen bir hassas performans bu motosiklette mevcut. KTM 790 Duke'da yeni tasarımlı 799 cc'lik paralel çift silindirli motor bloğu ve onu taşıyan ultra hafif şasi sayesinde kıvraklık esaslar arasında. Özellikle de virajlarda...

Şasisi ve motor özellikleri sayesinde bir virajdan öbürüne uçarak ilerlenebilecek bir altyapı hedeflenmiş. 4 yönde ayarlanabilen gidon, ergonomik ve konforlu koltuğu ve yüksek konumlandırılmış ayaklıklar sayesinde daha agresif sürüş için oturma pozisyonu sağlıyor.

Klasman lideri güç ve tork seviyesi ile yeni tasarlanan ultra hafif çift silindirli motor ile 790 Duke, eksantrik ve krank milinde uygulanan balansör şaftları sayesinde minimum titreşim sağlıyor. Kaydırmalı debriyaj ve yumuşak güç aktarımı karakteristiği sayesinde sürücü viraj girişinde ve çıkışında maksimum kavrama ve stabil sürüş sağlayabiliyor.

KTM 790 Duke'da 4 adet sürüş modu mevcut. Bu modlar, motor karakteristiği, çekiş kontrol seviyesi ve ABS hassasiyetine etki ediyor. Sport, Street, Rain ve Track modları, adlarından da anlaşılacağı gibi farklı kullanımlara uygun bir yapı sağlıyorlar. Yeni tasarımıyla gösterge tablosu, renkli ekranı sayesinde kullanıcının daha rahat devir, sürüş modları ve dış hava sıcaklığı gibi bilgileri okuyabilmesini sağlıyor. KTM 790 Duke'taki standart olan viraj ABS'si, viraj açısı duyarlı çekiş kontrol sistemi ve quickshifter + sayesinde sürücüye güvenli bir yolculuk sunmayı hedefliyor. Aksesuar olarak sunulan KTM MY RİDE bluetooth bağlantısı sayesinde sürücü cep telefonuna gelen aramaları karşılayabiliyor, telefon aracılığıyla müzik dinleyebiliyor. Son olarak biraz da teknik verilere değinelim. 2 silindirli 4 zamanlı üstten çift eksantrikli motoru tam olarak 799 cc olan KTM 790 Duke, 9000 d/d'de 105 HP güç üretirken 8000 d/d'de 87 Nm tork değeriyle de ne tarz bir performans sunduğunu belli ediyor. 6 vitesli olan 790 Duke için otomatik şanzıman seçeneği henüz mevcut değil. Zaten böyle bir motosiklette de otomatik vitese gerek var mı ki?

Yerden 186 mm yüksekliğindeki motosikletin selesi 825 mm yüksekliğinde. Yaklaşık 14 litrelik yakıt deposu ve 169 kg'lık kuru ağırlığıyla KTM 790 Duke, safkan yol deneyimi yaşamak isteyenler için harika bir seçenek gibi duruyor.

YAMAHA NİKEN'İN FİYATI 90.000 TL

Motosiklet dünyasının son dönemde en fazla heyecan uyandıran yenilikleri arasındaki Yamaha Niken'in fiyatları belli oldu. Ön sipariş dönemi sebebiyle yaklaşık 90.000 TL karşılığında sahip olunabilecek olan Yamaha Niken için sonrasındaki fiyatların bu seviyede kalmayacağını tahmin etmek için kahin olmaya gerek yok.

Önde çift tekerli motosiklet akımı ağırlıklı olarak scooter tiplerinde piyasada yer alıyordu. Piaggio ve sonrasında Yamaha'nın sunduğu bu seçenek, Niken ile motosiklet alanına da sıçramış oldu. Islak ağırlığı yaklaşık 260 kg olan Yamaha Niken'in benzin deposu 18 litre civarında. Üç silindirli, 847 cc hacminde ve üstten çift eksantrikli bir makinenin görev yaptığı Niken, 115 HP güç ve 87,5 Nm tork üretiyor. Niken'i benzersiz yapan Çok Tekerlekli Sistem (LMW), alışılması gereken bir sürüş karakteri sağlarken çift tekerlere oranla daha sportif ve güvenli bir yol tutuş vaad ediyor.





Yazı: Ali Dinç



MONACO'DA ZAFER RİCCİARDO'NUN

Formula 1'de sezonun altıncı mücadelesi, Monaco'nun Monte Carlo kentinin sokaklarında oluşturulan 3,337 kilometrelik pistte 78 tur üzerinden yapıldı.

Yarışa "pole" pozisyonunda başlayan Red Bull sürücüsü Daniel Ricciardo'nun yanı sıra arkasındaki Sebastian Vettel (Ferrari), Lewis Hamilton (Mercedes), Kimi Raikkonen (Ferrari) ve Valtteri Bottas (Mercedes), startta yerlerini korudu. Öndeki pilotlar, 19. tur sonunda "pit stop"larını tamamladı ve 5'i de aynı sırada piste döndü. 29. turdan itibaren otomobilinin motorunda yaşanan güç kaybına rağmen liderliğini koruyan Ricciardo, bu sezon 2'nci, kariyerinin 7. birinciliğine ulaştı. Ricciardo'nun 7.3 saniye arkasındaki Vettel 2'nci, liderden 17 saniye sonra bitişe gelen Hamilton ise 3. oldu.

Bu sonuçla puanını 110'a çıkaran Hamilton, şampiyona liderliğini sürdürdü. Büyük Britanyalı sürücüyü, 96 puanla Vettel ve 72 puanla Ricciardo takip etti. Sezonun 7. yarışı Kanada Grand Prix'si, 10 Haziran'da yapılacak.

İLK 10

MONACO GRAND PRİX'SİNİ İLK 10 SIRADA BİTİREN PİLOTLAR ŞUNLAR:

1. Daniel Ricciardo (Red Bull-TAG Heuer)
2. Sebastian Vettel (Ferrari)
3. Lewis Hamilton (Mercedes)
4. Kimi Raikkonen (Ferrari)
5. Valtteri Bottas (Mercedes)
6. Esteban Ocon (Force India-Mercedes)
7. Pierre Gasly (Toro Rosso-Honda)
8. Nico Hulkenberg (Renault)
9. Max Verstappen (Red Bull-TAG Heuer)
10. Carlos Sainz (Renault)

PİLOTLAR KLASMANI

1. Lewis Hamilton (B. Britanya):	110 puan
2. Sebastian Vettel (Almanya):	96
3. Daniel Ricciardo (Avustralya):	72
4. Valtteri Bottas (Finlandiya):	68
5. Kimi Raikkonen (Finlandiya):	60

TAKIMLAR KLASMANI

1. Mercedes:	178 puan
2. Ferrari:	156
3. Red Bull:	107
4. Renault:	46
5. McLaren:	40



OPEL CORSA OPC CUP '18 İÇİN GERİ SAYIM BAŞLADI!

Safari Motorsport'un organize ettiği ve Petlas'ın sponsorluğunda gerçekleşen Opel Corsa OPC Cup'ın üçüncü sezonunda yine heyecan tavan yapacak.

Yepyeni K&W V3 süspansiyonlar ve Superchips'in katkılarıyla daha da güçlenen otomobiller, geçtiğimiz sezonlara göre daha kuvvetli bir şekilde sezona hazır. 6 ayak 12 yarışlık sezon, 23 Haziran'da Intercity İstanbul Park'ta başlayacak. Sırasıyla Tosfed Körfez Yarış Pisti, İzmir Ülkü Park ve Kenan Sofuoğlu Yarış Pisti'lerinde koşulacak yarışlar ile devam edecek. Son iki ayak ise tekrardan Intercity İstanbul Park'ta gerçekleşecek. Pilotlar kupa birinciliği için tamamen denk 15 otomobil ile müthiş mücadeleler verecekler.



Konfordan vazgeçemeyenlere...



Havada, Karada, Denizde Konfor Hep Sizinle!

Ücretsiz wi-fi'nin keyfini sürebilir, sınırsız ikramların tadını çıkarabilir, çocuklarınızı gönül rahatlığıyla çocuk oyun alanına bırakabilir, gazete ve dergilere göz atabilir, açıkhava terasımızda keyifli vakit geçirebilirsiniz.






Dilerseniz "primeclass" Lounge Card ile 1 yıl boyunca lounge hizmetlerimizden ücretsiz olarak yararlanabilir ya da "primeclass" Lounge Card Access ile 1 yıl boyunca hizmetlerimizden %70'e varan indirimlerle faydalanabilirsiniz.



İSTANBUL Atatürk Havalimanı İç ve Dış Hatlar "primeclass" Lounge & Dış Hatlar Comfort Lounge / **ANKARA Esenboğa Havalimanı** Dış Hatlar Comfort Lounge ve İç Hatlar AnadoluJet "primeclass" Lounge / **İZMİR Adnan Menderes Havalimanı** İç ve Dış Hatlar "primeclass" Lounge / **Milas BODRUM Havalimanı** İç Hatlar "primeclass" Lounge & Dış Hatlar Comfort Lounge / **İSTANBUL İDO Yenikapı TEB** "primeclass" Lounge / **ANKARA Tren İstasyonu** Rail & Miles CIP Lounge

www.primeclass.com.tr 444 25 75

TAV İşletme Hizmetleri A.Ş.



Sheer
Driving Pleasure

CESARETİNİ
GÖSTER.



YENİ BMW X2.

İlham verici tasarımı ve sınıfında benzersiz performansıyla
yeni maceralar sizi bekliyor. Şimdi BMW X2 zamanı.

